This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Dette er en digital kopi af en bog, der har været bevaret i generationer på bibliotekshylder, før den omhyggeligt er scannet af Google som del af et projekt, der går ud på at gøre verdens bøger tilgængelige online.

Den har overlevet længe nok til, at ophavsretten er udløbet, og til at bogen er blevet offentlig ejendom. En offentligt ejet bog er en bog, der aldrig har været underlagt copyright, eller hvor de juridiske copyrightvilkår er udløbet. Om en bog er offentlig ejendom varierer fra land til land. Bøger, der er offentlig ejendom, er vores indblik i fortiden og repræsenterer en rigdom af historie, kultur og viden, der ofte er vanskelig at opdage.

Mærker, kommentarer og andre marginalnoter, der er vises i det oprindelige bind, vises i denne fil - en påmindelse om denne bogs lange rejse fra udgiver til et bibliotek og endelig til dig.

Retningslinjer for anvendelse

Google er stolte over at indgå partnerskaber med biblioteker om at digitalisere offentligt ejede materialer og gøre dem bredt tilgængelige. Offentligt ejede bøger tilhører alle og vi er blot deres vogtere. Selvom dette arbejde er kostbart, så har vi taget skridt i retning af at forhindre misbrug fra kommerciel side, herunder placering af tekniske begrænsninger på automatiserede forespørgsler for fortsat at kunne tilvejebringe denne kilde.

Vi beder dig også om følgende:

- Anvend kun disse filer til ikke-kommercielt brug
  Vi designede Google Bogsøgning til enkeltpersoner, og vi beder dig om at bruge disse filer til personlige, ikke-kommercielle formål.
- Undlad at bruge automatiserede forespørgsler
  Undlad at sende automatiserede søgninger af nogen som helst art til Googles system. Hvis du foretager undersøgelse af maskinoversættelse, optisk tegngenkendelse eller andre områder, hvor adgangen til store mængder tekst er nyttig, bør du kontakte os. Vi opmuntrer til anvendelse af offentligt ejede materialer til disse formål, og kan måske hjælpe.
- Bevar tilegnelse
  Det Google-"vandmærke" du ser på hver fil er en vigtig måde at fortælle mennesker om dette projekt og hjælpe dem med at finde yderligere materialer ved brug af Google Bogsøgning. Lad være med at fjerne det.
- Overhold reglerne
  Uanset hvad du bruger, skal du huske, at du er ansvarlig for at sikre, at det du gør er lovligt. Antag ikke, at bare fordi vi tror, at en bog er offentlig ejendom for brugere i USA, at værket også er offentlig ejendom for brugere i andre lande. Om en bog stadig er underlagt copyright varierer fra land til land, og vi kan ikke tilbyde vejledning i, om en bestemt anvendelse af en bog er tilladt. Antag ikke at en bogs tilstedeværelse i Google Bogsøgning betyder, at den kan bruges på enhver måde overalt i verden. Erstatningspligten for krænkelse af copyright kan være ganske alvorlig.

Om Google Bogsøgning

Det er Googles mission at organisere alverdens oplysninger for at gøre dem almindeligt tilgængelige og nyttige. Google Bogsøgning hjælper læsere med at opdage alverdens bøger, samtidig med at det hjælper forfattere og udgivere med at nå nye målgrupper. Du kan søge gennem hele teksten i denne bog på internettet på `http://books.google.com`

HARVARD LAW LIBRARY
3 2044 097 556 724

HARVARD LAW LIBRARY

Received MAY 8 1925

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Joh.s Jantzen.

Aargang VI, 1905.

Storage
KJC
2256
.A52
N67

Christiania.
I Kommission hos H. Aschehoug & Co.
1906.

MAI 8 1925

Indholdsfortegnelse.

		Side.
1.	Kommentar	V—XVIII
2.	Domme.	1—468
3.	Afhandlinger:	
	Hvad er det for en Fragt, Rederen hefter med efter Sjølovens § 8 (af Konsul Chr. Th. Boe) . . .	17
	Betænkning angaaende Forstaaelsen og Rækkevidden af § 44, sidste Afsnit i rev. alm. norsk Sjøforsikringsplan af 1894 (af Dispachør Th. Ameln) . .	33
	Angaaende Forstaaelsen af § 44, sidste Afsnit i rev. alm. norsk Sjøforsikringsplan af 1894 (af Konsul Chr. Th. Boe)	49
	Rederens Ansvar efter Sjølovens § 8 og Planens § 44 (af Konsul Chr. Th. Boe)	81
	Konferencen i Brüssel (af Adv. Kristen Johanssen) .	113
	Lumpsumfragter (af Bestyrer Jantzen)	305
	Ansvar for Tvangslodsens Feil (af Bestyrer Jantzen).	321
4.	Resumé af Dommenes Indhold	471
5.	Sagregister	488
6.	Fortegnelse over Sagernes Parter	491
7.	Do. „ de i Sagerne mødte Sagførere . .	494
8.	Do. „ Domstolene	496
9.	Do. „ de i Dommene etc. citerede Paragrafer i Sjøloven m. m.	498
10.	Trykfeil	500

Kommentar.

I Kommentaren til Aargang II omtalte jeg en svensk Høiesteretsdom, ved hvilken det var fastslaaet, at Risikoen for Ophold ved manglende Kaiplads i Havnen er Modtagerens, naar det i Certepartiet er bestemt, at Liggedagene skal regnes fra Dagen, efter at Kapteinen har meldt Skibet klart for Losning. Det var et Seilskib *Paul*, der var ankommet til Wisby med en Ladning Koks men maatte vente nogle Dage, inden det kunde faa Kaiplads, fordi al saadan Plads var optaget ved Ankomsten. Liggedagenes Begyndelse.

Ifølge Kontrakten skulde Kapteinen lade sit Skib lægge til *vid honom anvisade platser, sådvida vattnets djup sådant tillåte,* og Losningstiden skulde regnes fra Dagen efter den, *då befälhafvaren förklarat sig beredd för lossning.* Raadstueretten kom til det Resultat, at det saaledes forvoldte Ophold ikke kunde begrunde noget Krav paa Liggedagspenge, og det samme mente Hofretten, hvorimod Høiesterets Majoritet kom til det modsatte Resultat, og udtalte, *att det hinder, som sålunda mött för lossningen, dock icke enligt lag eller bestämmelse i certepartiet varit af beskaffenhet att verka inskränkning i kaptenens å certepartiet grundade rätt att beräkna lossningstid från och med dagen efter den då berörda anmälan skett.*

Ved denne Dom blev det altsaa fastslaaet, at *svensk Lov* (i Modsætning til norsk og dansk Lov) lægger Risikoen for Ophold formedelst manglende Kaiplads paa Modtageren, og at det ikke gjør nogen Forandring heri, at det ved Kontrakten er bestemt,

at Losningen skal ske ved anvist Plads. I nærværende Aargang er der tre svenske Høiesteretsdomme, som omhandler dette samme, yderst praktiske, Spørgsmaal; men desværre er de ikke saa klare, som ønskeligt kunde være.

Den ene er Dom No. 18 (Side 91) i *Muncaster*-Sagen. Lasten, der bestod af Kul, skulde losses i Oskarshamn *utmed något fartyg, kaj eller pråm eller i liktare enligt anvisning*, og Losningstiden skulde regnes *från den tid ångaren anmälts i tullhuset och blifvit färdig att lossa enligt i lossningshamnen gällande kutym och bestämmelser*. Modtagerne ønskede Godset leveret ved Kai, men der var ingen Plads ledig de første Dage.

Rederiet krævede da Erstatning for det derved foraarsagede Ophold men tabte Sagen. Dette synes at være i direkte Strid med den tidligere Afgjørelse, men ser man nærmere paa Dommen, vil man finde, at der foreligger særlige Forhold, som forklarer denne tilsyneladende Modsigelse. Raadstueretten, hvis Dom blev stadfæstet baade af Hofretten og Høiesteret, lægger nemlig Vægt paa, at det er fast Kutyme i Oskarshamn, at Kulladninger losses ved Kai, og at det ikke stod Ladningseierne aabent at modtage den paa anden Maade. Under saadanne Forhold, siger Raadstueretten, og da den bemeldte Kutyme ifølge Bestemmelse i Certepartiet bør komme til Anvendelse ved Losningen, kunde Skibet ikke betragtes som rede til Losningen, førend det var fortøiet ved Kaien. Her foreligger aabenbart en Misforstaaelse, som ogsaa paapeget af et dissenterende Medlem af Hofretten. Ordene: *enligt i lossningshamnen gällande kutym och bestämmelser* kan ikke sigte til, om Losningen skal ske ved Kai eller i Pramme; thi det er ligeovenfor bestemt, at Losningen skal foregaa ved Kai eller i Pram ifølge Anvisning. Det er altsaa ikke Kutymen, men Ladningsmodtagernes Anvisning, der i saa Henseende er afgjørende, og Dommen synes saaledes at bero paa en urigtig Fortolkning af Kontraktens Klausuler.

Dernæst har vi den svenske Høiesterets Dom (No. 23, Side 110) i *Naval* Sagen. Denne Gang var det Ophold i Malmø ved Losning af en Ladning Kul paa Grund af at den anviste Kai-

plads var optaget. Klausulerne, som det her kommer an paa, var de samme som i *Muncaster* Sagen, men Rederiet vandt Sagen, fordi Bestemmelsen i Certepartiet, at Lasten skulde leveres ved Kai, Pram eller Lægter, alt eftersom det bestemtes af Modtagerne, „icke kunde ansees medföra rätt för bolaget att sjelf bestämma lossningsplatsen inom hamnen, och det icke vore utredt, att annan lossningsplats dessa dagar icke funnits ledig". Hvad der menes hermed, er vistnok det, at Modtageren ikke, naar der er ledig Kaiplads, har Ret til anvise en Plads, der er optaget[1]); men man kan ikke af de citerede Motiver fra Raadstuerettens Dom, som stadfæstedes af Høiesteret, drage den Slutning, at Modtagerne havde været uden Ansvar for Opholdet, om al Kaiplads havde været optaget; thi da vilde man komme i Modstrid med den først omtalte Dom.

Endelig har vi Dommen (No. 47, Side 241) angaaende Dampskibet *Asta*, der lossede en Ladning Kul i Stockholm. Der skulde losses 300 Tons om Dagen, og Losningstiden skulde regnes, *från det Fartyget blifvit i behörig ordning inklareradt och redo att påbörja lossningen å anvisad plats.* Den 20 Mai [2]) om Formiddagen anmeldtes „Asta" klart til Losning og fik anvist en Kaiplads, som var optaget og ikke blev ledig før den 27 Mai. Modtagerne dømtes til at erstatte det saaledes forvoldte Ophold „enär det hinder, som mött för „Asta"s angörande af den anvisade lossningsplatsen, icke härrört från fartyget". Denne Dom bekræfter altsaa, at Modtagerne har Ansvaret for Opholdet, naar de anviser en Plads, der er optaget. Besynderligt er det, at Retten regnede Tiden fra den 21, skjønt „Asta" meldtes klar den 20 om Formiddagen, og Kontrakten udtrykkelig bestemmer, at Tiden skulde

---

[1]) Meningen kunde maaske ogsaa være den, at Retten til at anvise Losningsmaaden (ved Kai, Pram eller Lægter) ikke indbefatter Ret til at anvise Pladsen. Men da selv en udtrykkelig kontraktsmæssig Adgang til at anvise Pladsen ikke giver Ret til at anvise en optaget Plads, maa denne Fortolkning forkastes. Det hele er, som man vil se, meget uklart.

[2]) Side 243 løber Domsreferatet rent sur i Dage og Datoer. Mandag den 27 skal aabenbart være Tirsdag dan 27, og Fredag den 27 skal være Fredag den 30.

dreie fra saadan Anmeldelse. Dommen siger, at der ikke ved denne Bestemmelse kan antages at være vedtaget nogen Forandring i Sølovens Bestemmelser, hvilket er lidt vanskeligt at forstaa.

Losningskutymer

Danmarks Høiesteret har afsagt to Domme angaaende Spørgsmaalet om de Forpligtelser, der paahviler Skibets Fører med Hensyn til Losningen, naar Godset skal afleveres ved Skibets Side. Den ene vil man finde som No. 15, Side 80. Det mærkeligste ved denne Dom er vel egentlig det, at en Sag, der synes saa klar, kunde indbringes for Høiesteret. Det dreiede sig om Losning af Korn i Kjøbenhavns gamle Havn, og det blev paastaaet paa Rederiets Vegne, at Modtagerne maatte være underkastede en gammel lokal Kutyme, hvorefter det kun paahvilede Skibets Fører at fremlempe Kornet og opheise Tønderne, hvorimod Kjøbmanden skulde sørge for at holde dem fri under Opheisningen, bringe dem hen til Vægten paa Dækket, styrte Kornet i Sækkene paa Vægten og alt videre Arbeide. Det synes ikke engang at have været bevist, at der existerer en saadan almindelig Kutyme i Kjøbenhavns gamle Havn, men det har aabenbart ingensomhelst Interesse, da saadanne stedlige Kutymer, hvortil der ikke er henvist i Kontrakten, selvfølgelig ikke kan gjælde mod Sølovens Bestemmelser. Hvad der i denne Sag forekommer mig at have nogen Interesse, er dels Spørgsmaalet, om Modtageren kunde tvinges til at betale for Godsets Fremførelse fra Vægten til Lønningen, dels om Modtageren var forpligtet til at betale samtlige Udgifter ved Veiningen, naar Fragten skulde betales efter udveiet Vægt. Intet af disse Spørgsmaal kom imidlertid under Afgjørelse, fordi Modtageren uden videre betalte. Naar han gjorde det, var det antagelig, fordi han følte sig bunden ved, hvad der er fast Skik og Brug paa Stedet ved Losning af saadan Last, og at lokale Kutymer angaaende saadanne Spørgsmaal, som hverken er afgjort ved Kontrakt eller Lov, bør ansees som stiltiende vedtagne af Parterne, er uden Tvivl i sin Orden.

Den anden Dom vil man finde optaget som No. 14, Side 79; den omstøder Viborg Overrets Dom, som jeg kortelig omtalte i

Kommentaren til forrige Aargang. Høiesteret fandt, at Skipperen var forpligtet til at løfte sine Sække med Hørfrø, saa høit, „at de kunde modtages fra Kaien", som det udtrykkes i Dommen, og Meningen hermed maa være, at de skulde leveres i Høide med Kaien, der laa $1^1/_2$ Alen høiere end Skibets Ræling, saaledes at Modtagernes Folk paa Kaien bekvemt kunde tage imod dem. Det er et meget gammelt Stridsspørgsmaal, der herved er afgjort. Der henvises ikke i Dommen til nogen Kutyme, men Afgjørelsen er begrundet simpelthen ved en Henvisning til Sølovens § 136, og hviler altsaa paa en Fortolkning af Udtrykket „ved Skibets Side". Høiesteret udtrykker sig meget varsomt, idet den pointerer, at det kun er „i et Tilfælde som nærværende, hvor Skibet ligger ved Kai", at en saadan[1]) Forpligtelse hviler paa Skipperen. Der er altsaa ikke Tale om, at Skipperens Forpligtelse med Hensyn til Godsets Levering skulde gaa saa vidt, naar han f. Ex. skal losse til et andet Skib, hvis Ræling ligger høit over hans eget Skibs, eller naar der losses direkte til Pakhus o.s.v. Det er sikkert klogt af Høiesteret at vise Forsigtighed ved Fortolkningen af de nævnte Ord i Søloven, thi det er tydeligvis umuligt at give en Definition, tilstrækkelig bestemt og samtidig saa omfattende, at den kan bringes i Anvendelse paa de høist forskjelligartede Forhold, der er bestemmende for den Maade, Losningen under Hensyn til Godsets Art og de lokale Forhold maa foregaa. Det er umuligt andet, end at der ofte med Hensyn til de forskjellige Arter af Gods og de forskjellige Faciliteter for Losning, som Stedet kan byde paa, vil udvikle sig visse i Enkelthederne varierende Kutymer, som dog ikke kan siges at være i Modstrid med den Hovedregel, at Ladningen skal leveres ved Skibets Side, og som derfor maa antages at være bindende for saavel Reder som Modtager.

I *Mårten* Sagen (No. 62, Side 314), der blev paadømt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, gik Modtagerne for vidt i Fordringsfuldhed. Lasten, som bestod af Brædder og Planker, skulde tages „frit fra Skibsborde", og til Udlosningen var der

[1]) Det er en Trykfeil, naar der Side 79 Linje 3 forneden staar „anden". Der skal staa „saadan".

bestemt 6 løbende Arbeidsdage. Modtagerens Paastand var den, at de slet ikke havde noget med Losningen at gjøre, idet Skipperen skulde anbringe Lasten paa Kaien fri af Skibet. De paastod, at dette var overensstemmende med Skik og Brug paa Stedet. Det er muligt, at de har saadanne eiendommelige Skikke nede i Nykjøbing paa Falster, men hvis det er dem magtpaaliggende at se dem overholdt af Fremmede, der kommer til Stedet, bør de sørge for at faa dem gjort til en Bestanddel af Kontrakten. Naar de paatager sig at losse Ladningen i 6 løbende Arbeidsage, er det klart, at de maa have noget med Losningen at gjøre. At tage Lasten frit fra Skibsborde kan desuden, rent sproglig, ikke betyde at tage den fra Kaien. Skipperens Forpligtelse kan ikke gaa videre end til at række Lasten over Rælingen til Modtagerens Folk, som staar paa Kaien. Overhovedet bør Skipperen, udenfor særlig Aftale, som Regel ikke være underkastet en Kutyme, hvorefter han maa have Folk paa Kaien under Losningen. Sø- og Handelsretten rammer sikkert det rette ved at sige, at *det ikke kan være Skipperens Pligt at bringe Varerne hurtigere i Land, end de kan modtages.* Det er en bekjendt Sag, at de britiske Domstole gaar meget langt med Hensyn til lokale Kutymers forbindende Virkning for Skipperen selv under en ren Kontrakt, saa at man i Virkeligheden ikke véd, hvor Grænsen er for de stedlige Kutymer, der antages forenelige med Udtrykket „Levering ved Skibets Side"; det er kun glædeligt, at vore hjemlige Domstole ikke følger sine britiske Kolleger ud paa disse vilde Veie, men holder Begrebet „Skibssiden" indenfor rimelige og naturlige Grænser.

Der er endnu i denne Aargang en Dom angaaende Losning, som ikke bør lades uomtalt. Det er Sø- og Handelsrettens Dom (No. 77, Side 389) i *Gyda* Sagen. $^{8}/_{8}$ „Gyda" lossede Kul i Kjøbenhavn, og Modtagerne havde, som sædvanligt, paataget sig Losningen for „gangbar Pris". Nu er der den Eiendommelighed i Kjøbenhavn, at der er to gangbare Priser, nemlig en for udenlandske og en for danske Skibe, idet de første maa betale 55 Øre per Ton, medens de sidste slipper med 45 Øre, (hvis det var omvendt, vilde det være mere tiltalende). Da *Gyda* er et norsk Skib,

belastedes det med 55 Øre per Ton, men dets Reder vilde ikke finde sig i denne Behandling, og sagsøgte Modtagerne for at faa udbetalt Differencen paa 10 Øre per Ton. Modtagerne blev imidlertid frifundne men med en Motivering, der ikke er ganske klar. Det siges i Dommen, at det ikke er godtgjort, at 45 Øre per Ton er den sædvanlige Taxt for Kullosning i Kjøbenhavns Havn, idet der intet er oplyst om Forholdet mellem de Kulmængder, der losses i Kjøbenhavn af danske og af udenlandske Skibe. Meningen synes at være den, at der ikke er nogen Rimelighed i, at der skal være to forskjellige Taxter, men at det maa være den Taxt, der oftest anvendes, som er „gangbar Pris", naar intet andet udtrykkelig er sagt i Kontrakten. Da der nu uden Tvivl i Kjøbenhavn i Aarets Løb losses mere Kul fra danske Dampskibe end fra udenlandske, vil den fremmede Reder, som fremlægger Beviser for dette, aabenbart have gode Chancer, om han indbringer Spørgsmaalet for Sø- og Handelsretten.

Lægfolk, der intet kjender til de juridiske Finesser ved Ordningen af Rettens Pleie, vil rimeligvis med Undren spørge, hvorfor der blev afsagt Dom i denne Sag, uden at Retten havde opfordret Parterne til at fremlægge den Statistik, som efter Rettens Formening var nødvendig til Sagens Afgjørelse. En saadan Undren beror paa en mangelfuld Forstaaelse af den dømmende Myndigheds Funktion. Det ledende Princip ved Behandlingen af civile Sager for Domstolene er det, at Parterne selv maa stelle med Sagen, som de bedst véd og forstaar. Dommeren blander sig ikke ind i deres Dokumenteringer og Argumenteringer, forinden de har fremført alt, hvad der ligger dem paa Hjerte. Først da gjennemgaar Dommeren Sagen og dømmer paa det foreliggende. Finder han Sagen at være utilstrækkelig oplyst paa et Punkt, som efter hans Formening er af væsentlig eller afgjørende Betydning, har han ikke Adgang til at foranledige dette Punkt oplyst, men han er ved Loven bunden til at dømme iblinde. Om han tilfældigvis følger med i Proceduren og ser, at Parterne kaster bort Tid, Arbeide og Penge paa et Punkt, som han anser at være uden nogensomhelst Interesse for Sagen, har han ikke Adgang til paa Embeds Vegne at skride ind og faa sat en Stopper derfor — hans Mund er lukket, til Dommens Dag

kommer. Denne sindrige Ordning kaldes i den juridiske Sprogbrug „Forhandlingsmaximen".

Forbehold ifølge Sølovens § 111

Bestemmelsen i Sølovens § 111, sidste Stykke, er aabenbart en slem Fælde for Befragterne, hvad adskillige Domme i denne Samling bærer et Vidnesbyrd om. Ved nævnte Bestemmelse paalægges det Befragteren at tage Forbehold om Erstatning, inden han begynder at levere Ladning, saafremt han vil gjøre Ansvar gjældende, fordi Skibet ikke er kommet frem til Lastepladsen i rette Tid. Det kan omtvistes, om et saadant Paalæg er vel begrundet; ialfald er det en meget streng Regel, og man skulde tro, at Domstolene i ethvert tvivlsomt Tilfælde vilde lade Befragteren have Fordelen af Tvivlen. Saa synes imidlertid ikke at være Tilfældet at dømme efter Sø- og Handelsrettens Afgjørelse i *Zephyr*-Sagen (No. 38, Side 198). „Zephyr" ankom meget for sent til Lastepladsen og omtrent ved den Tid, da den skulde have været der, havde Befragteren skriftlig beklaget sig over Forsinkelsen, protesteret og forbeholdt sig sin fulde Ret ifølge Certepartiet. Ikke destomindre fandt Retten, at Befragteren „ingenlunde" derved havde taget saadant Forbehold, som Søloven kræver.

Christiania Søret kom til det samme Resultat i *Sigyn*-Sagen (No. 53, Side 270). Utvivlsomt havde Befragteren her forsømt at tage det fornødne Forbehold, eftersom en Udtalelse af Misnøie og Forespørgsel om Grunden til, at Skibet ikke var fremme til den beregnede Tid, visselig ikke kan ansees som et Forbehold om Erstatning. Hvad der har Interesse i denne Sag er, at den omtalte Bestemmelse i § 111 blev anseet anvendelig, skjønt ingen Tid for Lastningens Begyndelse var vedtaget, og der heller ikke var Tale om nogen Forsinkelse, som kunde tilregnes Reder eller Skibsfører. Hvad der derimod kunde tilregnes Rederen, var, at han i Certepartiet havde opgivet Skibet at være beregnet lasteklart omkring en vis Dato, skjønt det tydeligvis ikke kunde være fremme til denne Tid selv under normale Forhold. At § 111, sidste Punktum, bør anvendes under saadanne Forhold

er vistnok i sin Orden, da der er ganske de samme Grunde til at paalægge Befragteren at tage Forbehold i dette Tilfælde som under de i Loven udtrykkelig nævnte Forhold. Hvorom alting er, saa vil det være i Befragternes egen Interesse at lægge nøie Mærke til denne Bestemmelse og holde sig den efterrettelig paa en formel og utvetydig Maade.

Kulminegarantier

I den af Sveriges Høiesteret afsagte Dom angaaende det svenske Dampskib *„Gadus“* (No. 30, Side 151) dreiede Striden sig om Gyldigheden af den almindelige Bestemmelse i de engelske Kulminegarantier om et vist Tillæg i Lastetiden, naar Skibet ikke er rede til Lastning senest 48 Timer efter den i Kulminegarantien nævnte Dato. I Almindelighed angives i disse Certepartier en vis Dato, omkring hvilken Skibet beregnes at være lasteklart, og det er da fast Kutyme, at denne Dato indføres i Minens Garantierklæring med visse Tillæg i Lastetiden, naar Skibet kommer senere, og Rederne antages som Regel at være bundne herved, skjønt der i Certepartiet intet nævnes om dette Tillæg; det er nemlig en saa fast Kutyme, at enhver Reder maa forudsættes at være bekjendt dermed og at have underkastet sig den ved Certepartiets Henvisning til Kulminegarantien. I nærværende Tilfælde synes Certepartiet ikke at have indeholdt nogen speciel Henvisning til, hvad der i saa Henseende er Skik og Brug, hvilket ellers i Almindelighed sker f. Ex. ved Ordene „as per *usual* colliery guarantee“ eller lignende, ei heller var der i Certepartiet nævnt nogen bestemt Dato, idet *„Gadus“* kun var beregnet lasteklar *i Slutningen af August.* Desværre kan man ikke af Dommen se, om disse Afvigelser fra det almindelige var afgjørende for, at Høiesteret ikke ansaa Rederiet bundet ved Kulminegarantiens Bestemmelser om Tillæg til Lastetiden. Man faar dog nærmest det Indtryk, at dette ingen Rolle har spillet ved Afgjørelsen, og at de svenske Domstole saaledes ikke uden udtrykkelig Vedtagelse vil anse Rederne bundne ved saadanne Bestemmelser i Garantien, fordi de maa antages at være i Strid med Kontraktens uforbeholdne Fastsættelse af Lastetiden til et vist Antal

Timer. Unegtelig kan der fra et rent juridisk Standpunkt siges meget til Fordel herfor, men negtes kan det ikke, at Dommen strider mod, hvad der i Forretningskredse er den almindelige Opfattelse af dette Forhold, og at Dommen, der forøvrigt afsagdes under Dissens, vistnok er kommet som en Overraskelse baade for Redere og Kulimportører. Om den kunde give Anledning til en mere klar og præcis Fastslaaen af Kontraktsbetingelserne paa dette Punkt, vilde den have gjort sin Nytte.

Konnossementsansvar (Skjulte Feil)

Adskillig Interesse frembyder Sø- og Handelsretten Dom, optaget som No. 48, Side 247. Dampskibet *L. P. Holmblad* lossede Hvede, og medens Losningen paagik, blev der udført Reparationer paa Roret. Til dette Øiemed var det nødvendigt at faa løftet Agterdelen, hvilket opnaaedes ved at fylde Forpeaktanken. Ved Lækage i et Pumperør trængte nu Vandet ind i Lasten og beskadigede denne. Lækagen var frembragt af Rotter, som havde gnavet Hul i det nævnte Rør, der var af Bly. Retten fandt, at det ikke kunde „tilregnes Skibet som en Feil", at der var Rotter ombord, og at der heller ikke iøvrigt var noget at lægge Skibets Vedkommende til Last med Hensyn til Røret og dets Anbringelse. Der var i Kontrakten indtaget Klausuler, som uden Tvivl vilde have fritaget Rederiet for Ansvar, hvis Skaden var skeet som en Følge af Foranstaltninger, der blev trufne af Hensyn til Losningen under Tingenes regelmæssige Gang, ligesom jo ogsaa vor Sølovs almindelige Regel i § 142 da kunde have været paaberaabt af Rederiet, naar der ikke var noget at bebreide det hverken med Hensyn til Rotterne eller Røret. Sø- og Handelsretten dømte imidlertid Rederiet med den Motivering, at naar det paabegyndte Reparationen og de dermed forbundne Arbeider, inden Losningnn var fuldført, „maatte det ogsaa paatage sig det almindelige Ansvar i saa Henseende, jfr. Sølovens § 142, og det skal endnu bemærkes, at der ikke, som af de Indstævnte anført her foreligger en ren, endsige en uafvendelig Hændelse". Meningen hermed maa antagelig være den, at der ved Reparationsarbeidets Udførelse, inden Transportkontrakten var fuldført, ind-

førtes en ny Risiko for Ladningen, som laa helt udenfor Kontrakten, og hvis Følger derfor alene Rederiet maatte bære. At Lastens Beskadigelse var en uafvendelig Hændelse, forsaavidt den ikke kunde lægges andre end Rotterne til Last, er ganske vist, men den var dog „afvendelig" i den Forstand, at den vilde være undgaaet, hvis man havde opsat Reparationen, til hele Ladningen var losset. Hvis et Skib paa Reisen afviger fra sin Kurs i Strid med Kontrakten, f. Ex. for at udføre en Bjergning, og Lasten herunder og som Følge heraf lider en Skade, som vel i og for sig maa karakteriseres som hændelig, fordi den under den forhaandenværende Situation ikke kunde undgaaes, bliver Rederen alligevel ansvarlig, fordi selve Deviationen var i Strid med Kontrakten. Den indførte en ny Risiko, som laa udenfor Kontraktens Forudsætninger, og for hvis Følger Rederen derfor maatte indestaa. Paa samme Maade har det rimeligvis været Sø- og Handelsrettens Mening, at selve Reparationens Iværksættelse under Losningen var i Strid med Kontrakten, fordi den medførte en ny Risiko for Ladningen, der ikke stod i nogen nødvendig Forbindelse med Transportens Udførelse. Lovens og Kontraktens Fordeling af Risikoen under Reisens Forløb kan alene have Hensyn til den Risiko, som udspringer af eller staar i uafvendelig Forbindelse med en Virksomhed, der udfoldes i den Hensigt at opfylde Kontrakten. Derfor hjalp det ikke Rederiet i dette Tilfælde, at det ved Kontrakten havde forbeholdt sig Ansvarsfrihed for skjulte Feil, en Ansvarsfrihed, som jo forresten i vor Ret er fastslaaet ved Sølovens § 142.

Jeg gaar herved ud fra, at det af Rotterne gnavede Hul var en „skjult Feil", men det lader til, at der herom er delte Meninger; thi en anden Dom, som man vil finde Side 467, gaar Sø- og Handelsretten ud fra, at der ved Udtrykket „skjulte Feil i Skrog og Maskiner er sigtet til Konstruktionsfeil og andre lignende indre Feil og Mangler i Skroget eller i Maskineriet", men derimod ikke til en Lækage i et Pumperør, der var fremkommet ved, at Skibets Tømmermand havde slaaet en altfor lang Spiger i en Lap paa Kassen, der dækkede Røret. Jeg er nu tilbøielig

til at tro, at et af Rotter gnavet Hul, som ikke kan opdages ved pligtmæssig Omhu, er en skjult Feil, skjønt det ikke er nogen Konstruktionsfeil, og at Sø- og Handelsrettens Definition derfor ikke rammer det rette. Derimod er det vistnok rigtigt, at en Lækage i et Rør, der frembringes ved Skjødesløshed af Skibets Tømmermand ikke kan siges at være en skjult Feil, fordi det naturligvis maa være Besætningens Pligt at undersøge Følgerne af egen Skjødesløshed. Imidlertid er det givet, at Kontrakten i dette Tilfælde maatte gaa ud fra en anden Forstaaelse, aldenstund den fritog Rederiet for Ansvar for skjulte Feil, selvom de var foraarsagede ved Forsømmelighed og Feil fra Skibets Besætnings Side, hvori ligger, at en Feil, der skyldes Besætningens Skjødesløshed, ikke af den Grund er udelukket fra at være en skjult Feil.

Skade paa Person

Skjønt Norges Høiesterets Dom i *Andromeda* Sagen ikke løser noget egentligt retligt Spørgsmaal, har den alligevel stor Interesse som Præjudikat. Det er givet, at alene den Omstændighed, at Rieren brast, ikke var tilstrækkelig til at domfælde Rederiet. Dertil maatte udkræves, at tilbørligt Eftersyn ikke var foretaget. Hvad god Sømandsskik i saa Henseende kræver, beroer naturligvis i høi Grad paa et Skjøn, og det er derfor ikke at undres over, at der var Uenighed blandt Rettens søkyndige Medlemmer i første Instans, og at heller ikke Høiesterets Dom var enstemmig. Alle vil være enige om, at et specielt omhyggeligt Eftersyn er nødvendigt for de Dele af Rigningen, der mere eller mindre skal tjene Folkene til Støtte eller Fodfæste under deres Arbeide tilveirs. Hvor det gjælder Menneskers Liv og Helsen, maa man være meget streng i sine Krav, men om disse Krav i det enkelte Tilfælde kan siges at være tilfredsstillede, derom kan der raade megen Uenighed. I „Andromeda"s Sag fandt Sørettens og Høiesterets Majoritet, at Eftersynet ikke havde været, som det burde, og dømte derfor Rederiet til at betale den tilskadekomne Sømand Erstatning. Dommen viser en ikke uforklarlig Tendens hos Domstolene til under Forhold som de, der forelaa, at lade enhver Tvivl om Eftersynets Tilstræk-

kelighed gaa imod Rederiet[1]). Det kan synes haardt for et Rederi at maatte lide store og uberegnelige Tab, skjønt det ikke uden Grund troer at have opfyldt sin Pligt til Eftersyn overensstemmende med god Sømandsskik, men man bør da heller ikke tabe afsyne, at det visselig ikke er mindre haardt for en Sømand at miste Førlighed og Arbeidsevne under Udførelsen af sin Gjerning, fordi det Materiale, han derunder skal betjene sig af, er defekt. Ubilligheden, saavel mod den ene som mod den anden, kan kun løses paa en Maade, nemlig ved Indførelse af tvungen Ulykkesforsikring for Sømænd, en Foranstaltning, som vel ogsaa i en ikke altfor fjern Fremtid kan ventes indført her i Landet. Det synes ialfald helt urimeligt, at Sømænd i saa Henseende skal være mindre gunstigt stillede end Arbeidere paa Landjorden.

Sluttelig vil jeg henlede Opmærksomheden paa Norges Høiesterets Domme, optagne som No. 90 og No. 91, Side 449 og Side 453. Den førstnævnte slaar en Pæl gjennem den meget udbredte Overtro, at Søpantekreditor (Værksted, Kulleverandør eller andre), der tager en Vexel for sin Fordring, derved renoncerer paa sit Søpant. Det gjør han selvfølgelig ikke, og det er altsaa nu til Overflod slaaet fast af Høiesteret. Hvis alle Dommene i denne Samling var affattede med en saa velgjørende Klarhed og Logik som den sidstnævnte af de to Høiesteretsdomme, vilde den være adskillig mere lærerig og interessant, end den nu kan være, og samtidig ikke saa volominøs. Hvad der slaaes fast ved denne Dom er, at Værkstedet ikke kan have Søpant for sine Fordringer i Anledning af en Reparation, der intet har at gjøre med Udførelsen

---

[1]) Førstvoterendes Henvisning til § 142 i. f. er lidt vanskelig at forstaa. Denne Bestemmelse har jo kun Hensyn til Aasvar for Gods; men maaske Tanken er den, at naar Rederen overfor Ladningseieren alene er uansvarlig for Mangler ved Skibet, som ikke kunde opdages, *skjønt al Omhu er anvendt* (de meningsløse Ord „trods al anvendt Omhu", maa vel forstaaes saaledes), maa Betingelserne for hans Ansvarsfrihed overfor Menneskeliv og Skade paa Person, være *mindst* ligesaa strenge.

af en forestaaende Reise; hvis den er udført efter Skipperens Ordre (og kun da kan der jo være Tale om Søpant), maa han have havt speciel Fuldmagt dertil fra Rederiet, jfr. Sølovens §§ 48 og 49, men da er Søpant udelukket efter § 268,4.

Christiania i Februar 1906.

J. J.

DOMME OG AFHANDLINGER.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 1	Aargang VI	1905

1.

Sjøretten i Christiania, den 16de Januar 1905.

D/S „Capri"s Rederi
(Advokat Carl Lundh)

mod

Konsul Johan Bryde
(Advokat Arndt Schiander).

En telegrafisk Korrespondance antages ikke at have ført til nogen endelig Kontrakt, blandt andet fordi der paa den ene Side var forlangt Levering af Skibet „fra Onsdag Morgen" medens der paa den anden Side var tilbudt Levering „ikke før Onsdag Morgen".

Mellem Konsul Johan Bryde i Sandefjord og Dampskibet „Capri"s Rederi af Bergen førtes der i Juli Maaned 1903 endel telegrafisk Korrespondance om Fragtslutning vedkommende nævnte Dampskib. Forhandlingerne førtes gjennem Skibsmæglerne Andr. Buch i Stavanger og Joachim Grieg i Bergen, af hvilke førstnævnte stod i Forbindelse med Bryde og sidstnævnte i Forbindelse med Rederiet.

Rederiet gjør nu gjældende, at der under de førte Forhandlinger blev afsluttet en endelig for begge Parter bindende Fragtkontrakt. Det sees ogsaa, at Skibsmægler Buch den 25de Juli 1903 oprettede et Certeparti, hvorefter Bryde skulde have befragtet Dampskibet for en Tid af 2 Maaneder, at begynde „ikke før den 29de Juli, idet det da stilles til Disposition for Befragterne eller deres Agenter i Kjøbenhavn — — til Anvendelse i saadan lovlig Fart, Jern, Malm og Sten udelukket, (ingen skadelig Last at skibes) mellem skandinaviske, engelske eller kontinentale Havne, iberegnet 1 Reise fra Kjøbenhavn til Umanak og Holstensborg (Grønland), ikke tilsammen at overskride 12 Dage, saasandt Veiret tillader, hvor den altid kan ligge trygt flot" — — — for en Fragt af £ 270 pr. Maaned.

Certepartiet er undertegnet af Buch paa begge Parters Vegne, paa Rederiets Vegne i Henhold til telegrafisk Fuldmagt fra Grieg.

Allerede samme Dag ɔ: den 25de Juli 1903 havde forøvrigt Bryde om Eftermiddagen sendt Buch et Telegram, hvori han refuserede „Capri" og har senere fastholdt, at der ikke er kommet istand en for ham bindende Fragtkontrakt.

Da Rederiet paa sin Side har fastholdt Certepartiet, har det ved Sjøretsstævning af 26de Januar 1904, berammet 13de Februar næstefter anlagt Sjøretssag mod Bryde ved nærværende Sjøret som vedtaget Værnething og efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling under Henvisning til Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 126 paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale halv Fragt med £ 270 — enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen med Renter fra Berammelsen og Sagsomkostninger.

Indstævnte har nedlagt Paastand om Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Indstævnte gjør som allerede antydet først og fremst gjældende den Indsigelse, at der ikke er kommet istand nogen for ham bindende Fragtkontrakt. Subsidiært fremholder Indstævnte, dels at han har været berettiget til at fragaa Kontrakten, fordi „Capri" ikke var forsynet med Ishud og derfor angivelig ikke skikket for den forudsatte Reise paa Grønland, dels at han efter Sjøfartslovens § 111 har været berettiget til at hæve Kontrakten, fordi Rederiet ikke sendte Skibet til Kjøbenhavn, saaledes at Skibet ikke var tilstede paa Lastepladsen til det i Kontrakten fastsatte Tidspunkt. Yderligere subsidiært fremholder Indstævnte endelig,

at Sjøfartslovens § 126 ikke kan være anvendelig paa det foreliggende Tilfælde.

Citantskabet har paa sin Side subsidiært paastaaet Erstatningen fastsat til ½ Fragt + ¼ Fragt (ɔ: for Reise til Grønland og tilbage igjen) og yderligere subsidiært paastaaet Erstatning efter Skjøn for det ved Indstævntes Kontraktsbrud forvoldte Tab, hvilket paastaaes ansat til den positive Kontraktsinteresse.

Jeg kan ikke give Citantskabet Medhold i dets Paastand om, at Buch under de førte Forhandlinger i den Forstand har optraadt som Indstævntes Repræsentant, at Indstævnte uden videre skulde være bunden ved, hvad Buch maatte have foretaget sig eller accepteret. Buch havde ikke nogen saadan almindelig Fuldmagt til at forpligte Indstævnte, men optraadte her som ved Skibsmæglerforretninger i Almindelighed alene som Mellemmand mellem de to Parter. Forat Kontrakt skulde komme istand, maatte følgelig Parterne selv bringes til Enighed. Spørgsmaalet om, hvorvidt Indstævnte er bunden ved det af Buch den 25de Juli 1903 udfærdigede Certeparti, vil derfor bero paa, om Buch efter de førte Forhandlinger var berettiget at anse sig befuldmægtiget til at undertegne Certepartiet paa Indstævntes Vegne.

Om de mellem Buch og Indstævnte førte Forhandlinger har man de væsentligste Oplysninger i den som Dok. 2 ad 2 fremlagte Kopi af vexlede Telegrammer, sammenholdt med Dok. 1—4 ad 3. Det fremgaar heraf, at Buch den 23de Juli telegraferede til Indstævnte, at Dampskibet „Capri" kunde befragtes paa de i Telegrammet angivne Vilkaar, hvoriblandt var, at Befragteren skulde betale fuld Assurance i approberet Selskab, men erholde tilbage Rederiets Ristorno, samt at Policen skulde deponeres hos Rederiet. I et Telegram af 24de Juli tillægger Buch, der oplyses at være Disponent eller Agent for Stavanger Sjøforsikringsselskab, at han eventuelt kan dække indtil 69 000 Kroner af Kaskoassurancen vedkommende Grønlandsturen. I et Telegram af 24de Juli erklærer Indstævnte blandt andet, at „Skibet maa dog tillige grundet Assurancen haves Haanden til imorgen Middag", og den 25de Juli telegraferer han til Buch: „Accepterer „Capri" fra Onsdag Morgen leveret Kjøbenhavn. Bekræft". — Buch svarer saaledes: „Capri" iorden Levering ikke før Onsdag Morgen. Telegrafer hvem Assurandører. Da intet nærmere fra Dem mit Tilbud Dækning '69 000 selvfølgelig annuleret", — hvorefter Indstævnte, fremdeles den 25de Juli telegraferer: „Beklager meget „Capri" maa da refuseres eftersom Assurancen og Bestemmelsen

„Nor" ikke iorden som forudsat. Kjøbenhavn telegraferer ogsaa, at Last ikke kan assureres „Capri".

Bemærkningen om „Nord" refererer sig sig til et andet Skib, som Indstævnte tidligere havde befragtet gjennem Buch til Grønlandsreise, kfr. det som Dok 1 ad 2 fremlagte Telegram fra Buch til Bryde afsendt 25de Juli Kl. 2,30 Eftermiddag.

I Forbindelse med den refererede Telegramvexel staar det som Dok. 2 ad 3 fremlagte Telegram fra Stavanger Søforsikringsselskab til Indstævnte, afsendt den 25de Juli Kl. 3,10 Eftermiddag, hvor Selskabet annulerede Tilbudet om at dække indtil 69 000 Kroner af Kaskoen.

Der udspandt sig videre en Telegramvexel mellem Buch og Indstævnte, samt mellem Buch og Skibsmægler Grieg i Bergen, men nogen Enighed opnaaedes ikke.

Indstævnte fremholder nu, at hans Refusion af „Capri" i det seneste Telegram af 25de Juli var fuldt berettiget, dels fordi hans Accepttelegram var knyttet til Forudsætningen om, at indtil 69 000 Kroner kunde dækkes i Stavanger Søforsikringsselskab og derfor bortfaldt, naar denne Forudsætning ikke slog til, dels fordi han accepterede „Capri" *fra Onsdag Morgen,* medens Buchs Bekræftelsestelegram (overensstemmende med Griegs Telegram til Buch) forandrer dette til: „Capri" iorden, Levering *ikke før Onsdag Morgen,* noget som angivelig indeholder en betragtelig Forskjel.

Jeg finder at maatte give Indstævnte Medhold i, at han af de fremholdte Grunde var berettiget til at refusere „Capri". Allerede den forandrede Redaktion af Bestemmelsen om Leveringstiden vilde i sig selv have været tilstrækkelig hertil, da den aabnede Muligheden af, at Befragteren under fremtidige Eventualiteter vilde være kommet i en ganske forskjellig Retsstilling. Kfr. Sjøfartslovens § 111 og H.R.D. Rt. 1903 Pag. 360. Det kan herimod ikke komme i Betragtning, at „Capri" faktisk, hvis intet uforudseet stødte til, vilde have kunnet være i Kjøbenhavn i god Tid efter Citantskabets Anbringende antagelig allerede Tirsdag Morgen.

Heller ikke kan det efter det tidligere bemærkede om Buch's Stilling som Mellemmand komme i Betragtning, at Buch ikke protesterede mod Rederiets Forandring med Hensyn til Leveringstiden. Thi Buch havde som allerede anført ingen Fuldmagt til at acceptere andre Betingelser end Indstævnte selv havde godtaget.

Hvad der kunde have gjort det tvivlsomt, om Indstævnte var berettiget til at paaberaabe sig Redaktionsforandringen, maatte

alene være, at Indstævnte ikke kan sees under Telegramvexlen med Buch udtrykkelig at have fremdraget dette Moment. Denne Indvending ligger imidlertid udenfor Proceduren, og jeg anser den allerede af denne Grund for at være udelukket.

Jeg maa videre give Indstævnte Medhold i, at hans Acceptelegram var knyttet til Forudsætning om Assurancen i Stavanger Søforsikringsselskab.

Det maa efter Proceduren ansees paa det Rene, at Skibets almindelige Assurance ikke dækkede Risiko ved Grønlandsfart, og at Rederiet netop af denne Grund forlangte Skibet assureret af Befragteren. Det synes ogsaa at være medgivet af Citantskabet, at Befragteren under saadanne Omstændigheder pligter paa Forhaand at sikre sig Assurance. Det følger heraf, at Buch's Tilbud i Telegrammet af 24de Juli var en meget væsentlig Bestanddel af Affæren, og det maatte staa klart for Buch, at Indstævnte tog dette Tilbud med i sine Beregninger. Indstævnte maatte derfor ogsaa, da han sendte Buch sit Accepttelegram, være berettiget til at forudsætte, at Buchs Tilbud med Hensyn til Assurancen fremdeles stod ved Magt, og til at forudsætte at Buch paa sin Side var fuldt opmærksom herpaa. Vistnok var det saa, at Buch i sit Telegram af 24de Juli forlangte Øieblikssvar og at han derfor muligens var berettiget til at trække sit Tilbud om Assurancen tilbage. Det er imidlertid klart, at Indstævnte ikke kunde endelig acceptere Assurancetilbudet, før det var paa det Rene, om selve Fragtkontrakten vilde gaa i Orden. Han kunde muligens have dækket provisorisk, men nogen Pligt hertil kunde han paa den anden Side ikke have. Dette er da heller ikke fremholdt under Proceduren. Naar Indstævnte i sine senere Telegrammer anmodede om at have Skibet paa Haanden, maatte Buch være forberedt paa, at Indstævnte ansaa Assurancetilbudet staaende ved Magt, indtil det modsatte udtrykkelig blev sagt ham. Indstævntes Accepttelegram var heller ikke stilet direkte til Rederiet, men til Buch og indeholdt saaledes egentlig alene en Fuldmagt for Buch til at acceptere „Capri". Men Buch maatte eller burde ialfald have forstaaet, at denne Fuldmagt fra Indstævntes Side var baseret paa de tidligere Forhandlinger *i deres Helhed* og saaledes ogsaa paa det fremsatte Assurancetilbud. — Den i Telegrammet liggende Fuldmagt for Buch til paa Indstævntes Vegne at acceptere „Capri" bortfaldt derfor af sig selv, naar Buch eller Stavanger Søforsikringsselskab ikke vilde vedstaa Assurancetilbudet. Dette maatte eller burde Buch have været paa det rene med, og det havde derfor

været hans Pligt at underrette Indstævnte om den forandrede Situation, før han paa Basis af Indstævntes under en anden Forudsætning afsendte Accepttelegram indlod sig paa at afslutte Fragtkontrakten med Rederiet. Indstævnte maa saaledes kunde forlange, at hans Accepttelegram forstaaes som en Accept baade af Fragttilbudet og af Assurancetilbudet, og maa kunne modsætte sig, at Buch godtager det som en Accept af Fragttilbudet, medens han samtidig trækker Assurancetilbudet tilbage.

Det har fra Citantskabets Side været fremholdt, at Indstævnte selv har foranlediget, at Assurancetilbudet blev trukket tilbage, idet han skulde have forhandlet paa anden Kant om Assurancen og derved gjort det umuligt for Stavanger Søforsikringsselskab at sikre sig den fornødne Reassurance.

Heller ikke heri kan Citantskabet gives Medhold. Indstævnte maatte være berettiget til at forhøre sig paa andre Kanter om Assurancevilkaarene — og det allerede af den Grund, at Buch alene dækkede indtil 69 000 Kroner, medens Indstævnte i Tilfælde af Fragtslutning havde at sikre Assurance for den hele Kaskosum 145 000 Kroner. Og selv om Indstævntes Forhandlinger paa andet Hold kunde give Buch (eller Stavanger Søforsikringsselskab) Foranledning eller Berettigelse til at trække Assurancetilbudet tilbage, kunde det ialfald ikke berettige Buch til uden Varsel til Indstævnte at godtage Indstævntes Accepttelegram som en Accept af Fragttilbudet isoleret.

I Henhold til det Anførte vil Indstævnte være at give Medhold i den af ham principalt fremsatte Indsigelse mod Søgsmaalet, og jeg skal efter dette ikke indgaa paa de øvrige Sider af Processsen.

Indstævnte vil derfor være at frifinde, medens Sagsomkostningerne antages at kunne ophæves.

Det bemærkes, at den fornødne foreløbige Konferance med Sjøretsmedlemmerne har hindret en tidligere Expedition af Sagen.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Konsul Johan Bryde, bør for Citantskabet Dampskibet „Capri"s Rederi, dets Tiltale i nærværende Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

10—1—1905.

M. C. Backer, kst.

Enig.

13—1—1905. *H. F. Schetelig.*

Votum:

Jeg er ikke enig med Rettens Majoritet.

Af de irettelagte Telegrammer angaaende Fragtunderhandlingen har jeg faaet den Oplysning, at Indstævnte ved sit Accepttelegram, saalydende: „Accepterer „Capri" fra Onsdag Morgen leveret Kjøbenhavn. Bekræft", maa være bunden ligeoverfor Rederiet. Indstævnte har hermed givet den forlangte „glatte" Accept. Den Omstændighed at Mægleren, Hr. Buch, paa et tidligere Stadium af Forhandlingerne, telegraferede at han *eventuelt* kan dække 69 000 af Kaskobeløbet og senere frafalder dette Tilbud, maa være Rederiet uvedkommende, da dette er en særskilt Forretning mellem Hr. Buch og Indstævnte. — Jeg maa desuden give Hr. Buch Medhold i at da hans Tilbud om *eventuelt* at dække 69 000 Kroner af Kaskoen ikke blev fastholdt af Indstævnte og gjort til Betingelse for Antagelse af „Capri", maa han have Ret til at gaa ud fra, at det kan sættes ud af Betragtning. Jeg har desuden ingen Tvivl om, at Indstævnte paa andet Hold kunde faaet dækket Kaskoforsikringen, da „Capri" er et forholdsvis nyt Skib med 1ste Klasse i Norsk Veritas.

Heller ikke kan jeg se nogen væsentlig Forskjel i den Redaktionsforandring, som af Hr. Buch blev foretaget med Hensyn til Tiden for „Capri"s Fremmøde i Kjøbenhavn, ikke før Onsdag Morgen i Stedet, som af Indstævnte forlangt, at være i Kjøbenhavn Onsdag Morgen.

Indstævnte kan videre heller ikke gives Medhold i, at Mangel af Ishud kunde berettige ham til at refusere „Capri", ei heller i, at Rederiet var forpligtet til at sende Skibet til Kjøbenhavn, naar Indstævnte allerede havde refuseret det.

Erstatningen antages at burde fastsættes ved efterfølgende Sjøretsskjøn, da Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 126 her ikke kan komme til Anvendelse.

Sagsomkostningerne vil være at ophæve.

Konklusion:

Indstævnte, Skibsreder Johan Bryde, bør til Citanten, „Capri"s Reder, betale Erstatning for den Skade og det Tab som Rederiet har lidt ved at Indstævnte har nægtet at vedstaa sin Befragtning af „Capri", Skaden at bestemme ved efterfølgende Sjøretsskjøn optaget paa Indstævntes Bekostning tilligemed 4 — fire — af

Hundrede i aarlig Rente af Skjønsbeløbet fra 13de Februar 1904, til Betaling sker. Processens Omkostninger ophæves.

At efterkomme inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

16—1—1905.

W. Grønstad.

2.

Kungl. Maj:ts dom den 22 December 1904.

Stockholms stad

emot

Sjökaptenen Heinrich Kunst.

Då ångfartyget „Planet" en vinterafton under stark dimma befinner sig på infärd till Stockholm, biträdd af Stockholms stad tillhöriga ångaren „Isbrytaren", som går före i isrännan, *kolliderar* „Planet" under passerandet af Oskar Fredriksborgssundet med „Isbrytaren", hvarvid båda fartygen tillfogas skador. Sedan Rådstufvurätten förklarat „Planet" varit vållande till sammanstötningen, har Hofrätten i dom, som fastställts af Kungl. Maj:t, funnit vållande icke kunna läggas någondera fartyget till last, utan förordnat att parterna jemlikt *221 § Sjölagen* borde draga hvar sin Skada.

Ångfartyget „Planet", hemmahörande i Bremen och fördt af Sjökaptenen Heinrich Kunst, befann sig den 11 Febr. 1902 på e. m. på infärd till Stockholm. „Planet" biträddes härvid af det Stockholms stad tillhöriga ångfartyget „Isbrytaren" som gick före i isrännan. Tidtals under färden rådde dimma. Särskildt synes denna legat tät i Oskar Fredriksborgssundet. Segelrännan i detta sund framgår mellan två lysbojar, den vestra röd, den östra svart d. v. s. vid infart till Stockholm ligger den röda bojen åt styrbord och den svarta åt babord. Till följd af dimman höll „Isbrytaren" på att komma styrbord om röda bojen och måste, för att ej komma på grund, stoppa och backa. Härvid blef „Isbrytaren" påkörd af den efterföljande „Planet" och tillfogades båda fartygen åtskilliga skador.

Stockholms stad instämde Kunst till Stockholms Rådstufvu-

rätt med yrkande att, som Kunst genom vårdslöshet och försummelse varit vållande till kollisionen, Kunst måtte förpligtas att personligen samt med fartyget och dess last ersätta staden de „Isbrytaren“ tillfogade skadorna med 1515 kr. jemte ränta. Staden lade Kunst till last, att „Planet“ i dimman gått med för stark fart, oaktadt omständigheterna bort mana till försigtighet; att „Planet“ ej hållit undan för „Isbrytaren“, då den senare stoppat samt att å „Planet“ ej hållits behörig utkik.

Kunst uttog genstämning å staden med yrkande om ersättning för de „Planet“ genom kollisionen åsamkade skador. Kunst ansåg att kollisionen orsakats genom vårdslöshet och försummelse från „Isbrytaren“s sida, emedan „Isbrytaren“ förlorat den rätta kursen, ej gifvit signal om att farten saktats och ej haft en elektrisk ljuskastare och elektriska båglampor, som funnos å „Isbrytaren“, tända.

Sedan vittnen blifvit i saken hörda, yttrade Rådstufvurätten i dom den 21 Oktober 1902, att Rådstufvurätten i saken inhemtat, *att,* sedan Stockholms stad tillhöriga, af ångfartygsbefälhafvaren Jeremias Mattson förda ångaren „Isbrytaren“ på morgonen den 11 Febr. 1902 afgått från Stockholm samt kl. 3,30 e. m. vid Kanholmarna mött tyska ångaren „Planet“, som förts af Sjökaptenen Heinrich Kunst och varit på väg in till Stockholm, „Isbrytaren“ vändt och gått före „Planet“ för att bereda denne väg genom den uti isen varande rännan; *att,* då fartygen kommit ut på Trälhafvet samt „Isbrytaren“, som fortfarande befunnit sig före „Planet“, närmat sig sundet vid Oskar Fredriksborg, och man från „Isbrytaren“ ej fått sikte å någon af de i nämnda sund anbragta två lysbojar, „Isbrytaren“, som förut gått med half maskin, minskat farten till sakta, hvarpå „Isbrytaren“ omedelbart härefter blifvit insvept i dimma, så att allt land försvunnit; *att* „Isbrytaren“ härpå fortfarande med sakta fart framgått i samma kurs, som den haft, då den inkommit i dimman; *att* härunder täta varsamhetssignaler gifvits med ånghvisslan för att varsko „Planet“ om „Isbrytaren“s läge; *att* den å vestra sidan af seglingsrännan i Oskar Fredriksborgssundet befintliga röda lysbojen plötsligt blifvit synlig så tätt framför „Isbrytaren“s bog, att möjlighet till babordsgir ej funnits för att undvika påstötning af bojen; *att* i anledning häraf för undvikande af sådan påstötning back slagits i „Isbrytaren“s maskin, samtidigt hvarmed gifvits backsignal med tre korta stötar i ånghvisslan; *att,* sedan „Isbrytaren“s fart synts nästan stoppad, slagits sakta back och der-

efter stopp, då fartyget legat alldeles stilla, hvarpå ytterligare backsignal med tre korta stötar i ånghvisslan gifvits, för att ytterligare underrätta befälet å ångaren „Planet"; *att* „Isbrytaren" efter backningen kommit att ligga något snedt i farleden; *att* medan „Isbrytaren" efter slutad backning legat stilla, „Planet" plötsligt framträdt ur tjockan och ränt på „Isbrytaren" akterifrån och dervid med sin stäf träffat „Isbrytaren" på styrbords sida tätt akter om öfverbygnaden i höjd med fasta däcket, hvarpå „Planet", efter att hafva studsat derifrån, träffat ytterligare med stäfven nästan midt på „Isbrytaren"s öfverbyggnad och sedan åkt längs sidan föröfver, så långt att „Planet"s akter slagit in på „Isbrytaren"s akter; *att* vid tilfället varit öppet vatten på en sträcka af ungefär 150 famnar norr om omförmälda lysbojar; *samt att* Kunst omedelbart efter det han från „Isbrytaren" iakttagit backsignal, låtit „Planet"s maskin gå fullt back utan att dock derigenom „Planet"s fart minskats så mycket, att sammanstötningen kunnat förekommas.

Genom hörda vittnens berättelser och hvad i målet i öfrigt förekommit måste anses lagligen styrkt, att Kunst, hvilken genom de från „Isbrytaren" gifna täta varsamhetssignaler och öfriga för handen varande omständigheter bort manas att iakttaga sträng vaksamhet och uppmärksamhet och att framgå med sitt fartyg med yttersta försigtighet, så till vida brustit uti hvad honom i ty fall ålegat, att han *dels* underlåtit ombord å „Planet" i vederbörlig ordning hålla utkik, *dels* ej uppmärksammat den ena af de två från „Isbrytaren" före sammanstötningen gifna backsignaler, *dels och* låtit „Planet" inlöpa i Oskar Fredriksborgssundet med för stark fart. Då „Isbrytaren" med ånghvisslan gifvit täta varsamhetssignaler, kunde befälhafvaren å „Isbrytaren" genom sin underlåtenhet att medelst särskild signal tillkännagifva att farten saktades, desto mindre anses hafva brustit i nödig omtanke, som „Isbrytaren"s befälhafvare jemväl i öfrigt på grund af vid tillfället rådande förhållanden haft giltig anledning att antaga, att „Planet" skulle, utan att dylik signal afgåfves från „Isbrytaren", jemväl å sin sida framgå med mycket sakta fart. „Isbrytaren"s befälhafvare hade ej heller eljest; såvidt visats, vid ifrågavarande tillfälle låtit någon försummelse komma sig till last. Då Kunst såsom vid ifrågavarande tillfälle befälhafvare å „Planet" således måste anses vara ensam vållande till sammanstötningen, samt ostridigt vore, att kostnaden för reparation af de „Isbrytaren" genom sammanstötningen vållade skador uppgått til 1515 kr.,

men stadens yrkande, att Kunst måtte med „Planet“s last ansvara för gäldande af berörda ersättningsbelopp saknade stöd af lag, pröfvade Rådstufvurätten med ogillande af den af Kunst i målet förda talan, rättvist på det sätt bifalla stadens talan, att Kunst förpligtades att personligen samt med fartyget „Planet“ till staden genast mot kvitto i skadestånd utgifva 1515 kr. jemte 5 % årlig ränta derå från stämningsdagen, tills betalning skedde och skulle Kunst personligen och med „Planet“ ersätta staden dess kostnader å saken med 500 kr. jemte lösen för Rådstufvurättens protokol.

En ledamot af Rådstufvurätten var skiljagtig och yttrade:

Den å Kunsts sida i målet förebragta bevisning gifver vid handen, att, sedan „Planet“ å Trälhafvet under full maskin passerat Pukholmen, från fartyget varseblifvits att tät dimma var lägrad i Oskar Fredriksborgssundet och att „Isbrytaren“ i dimman redan försvunnit ur sikte äfvensom att, innan „Planet“ ännu inkommit i nämnda sund, å fartyget satts half maskin samt sedermera först sakta fart, derpå stopp i maskinen oeh slutligen, efter det „Isbrytaren“s första backsignal förnummits, full fart back. Vid sådant förhållande kan det enligt mitt förmenande icke anses utredt att Kunst, genom att framföra sitt fartyg med för stark fart eller på annat sätt varit vållande till den skedda sammanstötningen. Då någon försummelse icke heller kan anses ligga befälhafvaren å „Isbrytaren“ till last samt hvardera sidan förty, jemlikt 221 § Sjölagen, skal draga sin skada, finner jag parternas mot hvarandra framställda skadeståndsanspråk icke kunna bifallas; och förordnar jag, att parterna skola vidkännas hvar sina å rättegången använda kostnader.

Kunst sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt.

Stockholms stad yrkade fastställelse å Rådstufvurättens dom.

Hofrätten yttrade i dom den 12 Juni 1903:

Enär genom hvad i saken förekommit vore utredt att, sedan „Planet“ å Trälhafvet under full fart passerat Pukholmen och dervid från fartyget iakttagits, att i Oskar Fredriksborgssundet förefunnits en tät dimma, i hvilken „Isbrytaren“ redan varit försvunnen, å „Planet“, innan fartyget inkommit i nämnda sund, satts half maskin och sedermera först sakta fart och derpå stopp i maskinen, äfvensom att omedelbart efter det en från „Isbrytaren“ gifven backsignal iakttagits ombord å „Planet“, Kunst låtit detta fartygs maskin slå fullt back,

samt med hänsyn dertill att under ifrågavarande färd såväl

från „Planet“ som från „Isbrytaren“ i anseende till stundtals rådande dimma upprepade långa signaler gifvits för angifvande af fartygens läge i förhållande till hvarandra, Kunst saknat anledning uppfatta de från „Isbrytaren“ i Oskar Fredriksborgssundet gifna långa signaler såsom innebärande annet än tillkännagifvande att „Isbrytaren“ gjorde fart genom vattnet och uppmaning till Kunst att iakttaga varsamhet och försigtighet, i följd hvaraf Kunst icke kunde anses hafva egt skyldighet att i vidare mån än som skett minska „Planet“s fart;

ty och som i saken vore upplyst, att Kunst på grund af vid tillfället rådande förhållanden saknat möjlighet att, då „Isbrytaren“ strax före sammanstötningen iakttagits från „Planet“, genom sistnämnda fartygs manövrering undvika sammanstötningen;

samt den omständigheten att utkik ej funnits å „Planet“ omedelbart före sammanstötningen icke med hänsyn till i saken upplysta förhållanden finge antagas hafva i någon mån föranledt att sammanstötningen egt rum;

alltså och då Kunst således icke kunde anses hafva varit vållande till ifrågavarande sammanstötning, men, på sätt Rådstufvurätten yttrat, ej heller någon försummelse i förevarande hänseende låge befälhafvaren å „Isbrytaren“ till last, i följd hvaraf enligt stadgandet i 221 § Sjölagen hvardera sidan skall draga sin skada,

pröfvade Hofrätten rättvist på det sätt ändra Rådstufvurättens dom, att Kunst befriades från att till staden utgifva skadestånd samt att ersätta stadens rättegångskostnader.

Från detta beslut voro två af Hofrättens ledamöter skiljaktige samt funno ej skäl att i Rådstufvurättens dom göra ändring, hvarjemte Kunst af bemälde ledamöter förpligtades ersätta stadens kostnader i Hofrätten med 75 kr. jemte lösen för Hofrättens dom.

Staden fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t under yrkande om fastställelse i Rådstufvurättens dom.

Kunst bestred ändringssökandet.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist att, med afslag å af staden framställd anhållan om vittnesförhör, fastställa Hofrättens dom samt förpligtade staden ersätta Kunsts kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kr. jemte lösen af Kungl. Maj:ts dom.

3.

Kungl. Maj:ts dom den 30 December 1904.

Aktiebolaget Edv. Skagerlind & Co. i Göteborg

mot

Det Forenede Dampskibsselskab i Köpenhamn.

Sedan å Det Forenede Dampskibsselskabs ångare „L. P. Holmblad" enligt konnossement i Boston inlastats 50 fat sirap att fraktas till Köpenhamn och derifrån till Göteborg, befinnes vid framkomsten tre af faten vara *skadade* och en del af sirapen bortrunnen. Fråga huruvida Dampskibsselskabet vore på grund af innehållet i konnossementet skyldigt ersätta skadan. *146 § Sjölagen.*

Enligt konnossement den 30 Augusti 1901 erkände befälhafvaren å ångfartyget „L. P. Holmblad", tillhörigt Det Forenede Dampskibsselskab i Köpenhamn sig hafva i Boston å nämnda fartyg mottagit 50 fat sirap att fraktas till Köpenhamn och derifrån vidare på Dampskibsselskabets bekostnad till Göteborg att der aflemnas till order. Sedan sirapspartiet med Dampskibsselskabets ångare „Fiona" anländt till Göteborg och utlossats åt Aktiebolaget Edv. Skagerlind & Co. såsom mottagare, blef med anledning af å lasten befintlig skada, besigtning anställd å densamma. Härvid utröntes att å två af faten en staf på sidan var intryckt samt att å ett fat två bottenbräder likaledes varit intryckta, ehuru de sedermera ersatts med nya. Vid verkställd vägning befunnos de tre faten hafva förlorat i vigt resp. 127, 205 och 161 kg. eller tillhopa 493 kg.

Aktiebolaget instämde sedermera till Rådstufvurätten i Göteborg Dampskibsselskabet med yrkande att som ifrågavarande skador orsakats genom vårdslöshet vid godsets lossning och omlastning i Köpenhamn, Dampskibsselskabet måtte förpligtas ersätta den förlust, som sålunda tillskyndats aktiebolaget, med 98 kr. 61 öre. Enligt bolagets förmenande hade Dampskibsselskabet mottagit godset i synbarligen godt skick (konnossementets uttryck: in apparent good order and condition) och vore förty ansvarigt för de uppkomna skadorna.

Dampskibsselskabet bestred att skadorna berott på dess förvållande. Bolagets öfversättning af „in apparent good order"

vore origtig, då nämligen dessa ord betydde „i, såvidt det synes, godt skick". Härmed hade befälhafvaren just velat uttrycka att han ej kunde utröna kärlens och innehållets beskaffenhet. Befälhafvaren hade derför ock i konnossementet tecknat orden: „fri från läck och bräck", genom hvilka ord han enligt 146 § Sjölagen just velat utmärka „att det ej kunnat säkert utrönas, om godset varit i oskadadt skick och försedt med behörig beklädnad". Antagligt vore att skadorna, som uppkommit under resan till Köpenhamn, härrört från tryck och skeppets arbete i sjön.

Rörande anledningen till skadans uppkomst hördes vittnen.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 29 Maj 1902:

Enär det i saken företedda orderkonnossement af den 30 Augusti 1901, hvarigenom befälhafvaren å ångaren „L. P. Holmblad" erkänt sig hafva i Boston i nämnda ångare mottagit 50 fat sirap att fraktas till Köpenhamn och vidare på bortfraktarens bekostnad men på befraktarens risk til Göteborg, tillika innehölle, att bortfraktaren frikallades från ansvar för läck och bräck å godset,

samt giltigheten af berörda bestämmelse icke förringades af det i det engelska konnossementsexemplaret förekommande uttrycket: „received in apparent good order and condition", åt hvilket uttryck, med afseende å hvad i saken blifvit upplyst, icke kunde gifvas sådan tolkning, som bolaget påstått, eller att bortfraktaren derigenom erkänt sig hafva mottagit godset i oskadadt skick,

alltså och då bolaget såsom mottagare af varan icke styrkt, att den brist, som vid i Göteborg den 5 Oktober 1901 verkställd besigtning å sirapsfaten förefunnits å tre af faten, tillkommit genom sådant vållande från bortfraktarens sida, att han vore för samma brist ansvarig, ogillades bolagets talan, och förpligtades bolaget ersätta Dampskibsselskabets rättegångskostnader med 175 kr.

Bolaget sökte ändring i Göta Hofrätt, som i dom den 7 November 1902 fann skäl icke hafva förekommit, ledande till ändring i Rådstufvurättens dom samt ålade bolaget ersätta Dampskibsselskabets kostnader å saken i Hofrätten med 40 kr.

En ledamot af Hofrätten var så tillvida skiljagtig att han stadgade att med afseende å sakens beskaffenhet parterna skulle vidkännas hvar sina kostnader å saken vid Rådstufvurätten.

Bolaget fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t.

Dampskibsselskabet yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligta bolaget ersätta motpartens kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 153 kr. jemte lösen för Kungl. Maj:ts dom.

Högsta Domstolens fleste ledamöter Justitieråden *Carlson*, *Claëson*, *Hellström* och *Bohman* biföllo det underdåniga betänkandet.

Justitierådet *Quensel* ytrade:

Enär det blifvit i saken ådagalagdt, att vid sirapspartiets ankomst till Göteborg en del af sirapen befunnits hafva bortrunnit i följd deraf att å två af faten en staf på sidan varit intryckt och att å ett fat två bottenbräder likaledes varit intryckta, ehuru de sedermera ersatts med nya,

alltså och då sagda brister å faten, derest de redan vid inlastningen förefunnits, bort af befälhafvaren å „L. P. Holmblad“ tydligen skönjas, och vid sådant förhållande det i konnossementet tecknade förbehåll, att Dampskibsselskabet frikallades från ansvar för läck och bräck å godset, jemlikt 147 § Sjölagen, icke medför Dampskibsselskabets fritagande från ansvarighet för skadan,

samt anledning saknas till antagande, att skadorna tillkommit af sådan orsak, att Dampskibsselskabet enligt 142 § i samma lag skulle vara från ansvar derför befriad,

pröfvar jag rättvist att, med upphäfvande af Hofrättens dom, förpligta Dampskibsselskabet att till bolaget utgifva fordrade 98 kr. 16 öre samt att godtgöra bolagets kostnader å saken vid Rådstufvurätten med 240 kr.“

Justitieråden *Huss* och *Grefberg* förenade sig om det yttrande att, emedan genom den i saken förekomna bevisning måste anses utredt, att samtliga ifrågavarande fat varit af god beskaffenhet och vid inlastningen i Boston felfria, äfvensom att å två af faten sidostaf varit intryckta vid framkomsten till Göteborg, hvarigenom dessa fat förlorat i vigt tillhopa 332 kilogram,

samt med afseende å skadans beskaffenhet desto mindre kunde antagas, att densamma uppkommit under resan till Köpenhamn, som enligt besigtning derstädes lasten befunnits väl stufvad och garnerad,

ty och som vid nämnda förhållanden skadan å berörda fat uppenbarligen härledt af vårdslöshet vid eller efter den på rederiets ansvar verkställda omlastningen i Köpenhamn,

men fullständig upplysning saknades, huruvida varan i det

tredje fatet, hvarom vore frågà, minskats efter inlastningen i Boston,

pröfvade Justitieråden rättvist att, med ändring af Hofrättens dom i hufvudsaken, allenast på det sätt bifalla bolagets talan derutinnan, att Dampskibsselskabet förpligtades att i skadestånd till bolaget utgifva 78 kr. 84 öre,

och blef, med upphäfvande af Hofrättens dom i fråga om rättegångskostnaden, Dampskibsselskabet ålagdt att för kostnaderna å saken vid Rådstufvurätten till bolaget utgifva 240 kr.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 1. Sjøretten i Christiania: D/S „Capri"s Rederi mod Konsul Johan Bryde. 2. Kungl. Maj:ts Dom: Stockholms Stad emod Sjøkaptenen Heinrich Kunst. 3. Kungl. Maj:ts Dom: Aktiebolaget Edv. Skagerlind & Co. i Göteborg mot Det Forenede Dampskibsselskab i Köpenhamn.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 2	Aargang VI	1905

4.

Hvad er det for en Fragt, Rederen hefter med efter Sjølovens § 8?

Af Konsul *Chr. Th. Boe*, Arendal.

Da Spørgsmaalet om, hvad der efter vor Sjølov skal forstaaes med den Fragt, en Reder hefter med i Kollisionstilfælde, er af en overordentlig stor Betydning for Redere og Assurandører, vilde en Diskussion om dette Emne sikkerlig være gavnlig for Tilveiebringelse af Materiale for den Komite, der antagelig snart vil blive nedsat til Sjølovens Revision.

Da jeg ikke kan være enig i den Opfatning af dette Spørgsmaal, der er udtalt af Hr. Bestyrer *Jantzen* i „Samling af Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender" No. 30—31 Aargang IV 1903, skal jeg tillade mig at anmode om Plads i nævnte Samling for en Udredning af min Opfatning af dette Spørgsmaal, i Haab om, at der af Interesserede maa blive en fortsat Diskussion desangaaende.

Efter min Anskuelse er det ikke selve Bestemmelserne i Sjøloven vedrørende disse Emner, der ere uklare og upassende for de nuværende Fragtforhold, men det er den Fortolkning, disse

Bestemmelser har faaet af Assurandørerne, der forekommer mig at være fuldstændig feilagtig, og det er ganske mærkeligt, hvor vanskeligt det er at faa rokket ved en indgroet Overbevisning, selv om det ved nøie Eftertanke og Granskning maa indrømmes, at den maa være feilagtig.

Naar det i § 7 og ligeledes i § 8 heder, at Skibsrederen for Feil fra sine Underordnedes Side hefter alene med Skibsformuen, det er med Skib og Fragt, saa kan der ved Skibsformuen kun forstaaes den Eiendom, Rederen i det givne Tilfælde, da Skaden forvoldes, har flydende paa Sjøen, og dette er og kan ikke være andet end Skibet og (the gross freight due on the ship's arrival at the port of discharge) den Bruttofragt for Reisen, der er forfalden ved Skibets Ankomst til Lossestedet.

Det er den Fragt sammen med Skibet, der for Rederens Regning er udsat for Sjøfare og kun den Fragt, Rederen taber, ifald Skibet forulykker, og kun i den, en eventuel Sjøpantekreditor kan gjøre sit Pant gjældende ved Ankomst til Bestemmelsesstedet.

Naar det derfor i § 268, sidste Passus, heder, at Sjøpanteret omfatter Bruttofragten for Reisen, saa ligger det jo i Sagens Natur, at det kun er i den Bruttofragt for Reisen, der forfalder ved Ankomsten til Lossested, eller den Fordring, Rederen dér har paa Ladningseieren, der kan erhverves Pant i efter en Kollision.

Det er kun den Bruttofragt, der forfalder ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet, med Fradrag af Udgifter dér, hvormed Rederen hefter i Bjergningstilfælde, og som han har at bidrage efter til Havarigrosse Udgifter, da det kun er den Fragt, der for Rederen var bragt i Fare og kunde have været tabt ved Uheldet.

Naar derfor i Havarigrosse Dispacher Bidraget fordeles over Ladning, Forskudsfragt og Rederens Fragt i Risiko, saa er det kun en Formsag, at Bidrag for Ladning og Fragtforskud[1]) opføres særskilt, da det er med Ladningens Værdi med Tillæg af Forskudsfragten, Ladningseieren har at bidrage.

Naar det derhos i § 272 heder, „at hvis Fragt, som hefter for Sjøfordring, indbetales til Rederen, bliver denne, forsaavidt han ikke allerede er personlig forpligtet, ansvarlig for Fordringen, saa langt det oppebaarne Beløb rækker", gjælder selvfølgelig derfor

[1]) Ved Fragtforskud forstaaes her kun paa Forhaand betalt Fragt, som ikke skal tilbagebetales.

den samme Regel, som ved enhver Pantsættelse, at hvis man rører ved Pantet, efter at Panteheftelse er indtraadt, saa hefter man personlig for det Beløb, der berøves Pantet; men da der ingen Panteheftelse existerer, naar et Fragtforskud erholdes, og der ikke kan tages Pant i andet end den Fordring, Rederen har paa Befragteren ved Ankomst til Lossested, kan Rederen ikke hefte personlig for andet end, hvad der maatte blive indbetalt til ham af den Bruttofragt, der er forfalden ved Ankomsten, saafremt der ved Kollision er erhvervet Pant i samme.

Der er intet Begreb eller nogen Gjenstand paa Sjølovgivningens Omraade, hvorom der har hersket saa forskjellige Anskuelser, som i Begrebet om baade Værdi og hvad der er Gjenstand for Forsikring af Fragt.

Ligetil 1749 var Forsikring af Fragt ganske ukjendt i engelske Søforsikrings-Policer, det var kun Skib og Gods, der var Gjenstand for Forsikring med Tillæg i Værdi for Skib eller Gods efter det Sted, hvor Fragten skulde betales, og helt ned til Aar 1885 var det efter fransk Lov forbudt at forsikre Fragt i Risiko eller den Bruttofragt for Reisen, der var forfalden ved Ankomst til Bestemmelsessted, da man frygtet for, at i Tilfælde den Værdi kunde forsikres, der ikke vilde være tilstrækkelig Betryggelse for Bevaring af Skib og Ladning.

Det var derimod tilladt Befragteren at forsikre Fragtforskud, da samme ansaaes for at udgjøre en tilsvarende Del af Ladningens Værdi. Nu kan saavel efter fransk som efter vor og alle andre Landes Sjølove Fragt i Risiko forsikres af Rederen, men medens man saaledes tidligere efter fransk Lov ansaa en saadan Forsikring for mindre betryggende for Skib og Ladning, vil man fortolke vor Sjølov saaledes, at hvis en Reders Kaptein og Mandskab efter en Kollision anstrenger sig for at bjerge en Sjøpantekreditors Pant — Skib og beholden Fragt — samt Ladningseierens Ladning i Havn, skal Rederen derfor eventuelt kunne ilægges et personligt Ansvar af ofte en betydelig og uberegnelig Størrelse, eller med andre Ord, at Loven skulde bestemme en Præmie for Rederen, hvis Skibet forulykker efter Kollisionen.

En saa ridikule og assurancefarlig Opfatning af Loven kan jeg ikke tro nogen for Alvor vil kunne paastaa opretholdt, da en saadan Fortolkning vilde gjøre hver eneste Bestemmelse i Loven vedrørende Rederens Ansvar i Kollisionstilfælde aldeles meningsløs, hvorimod der med den af mig paastaaede Fortolkning, at det er den Bruttofragt for Reisen, der er forfalden ved Skibets

Ankomst til Lossested, der forstaaes med den Fragt, hvormed Rederen hefter, vil bringes Mening og Sammenhæng i samtlige Bestemmelser.

Naar det endvidere efter Sjølovens § 270, sidste Passus, er bestemt, „at den Erstatning, som en Forsikringsgiver har at udrede for Skib eller Fragt ikke hefter i det forsikrede Pants Sted", er det vanskeligt at forstaa, hvorledes der kan forklares et personligt Ansvar for Rederen udover Skib og Fragt i Risiko. Overstiger Ansvaret Forsikringsværdien af Skib og Fragt, og disse Værdier derfor beslaglægges af Sjøpantekreditor, kan Rederen fordre det forsikrede Beløb udbetalt af sin Assurandør og sige til Sjøpantekreditor: „Behag at holde Dem til Pantet og gjør Dem samme saa nyttigt som muligt", og da Rederen for Ansvaret ikke hefter med Forsikringssummen, kan der selvfølgelig ikke blive noget personligt Ansvar for ham.

Er derfor et Skib sluttet, som nu ofte er Tilfældet, paa Netto Charter for Reisen, saaledes at Befragteren betaler alle Udgifter paa Laste- og Lossestedet og imellem for Dampskibe ogsaa Kulforbrug for Reisen, saa er det kun i den Fordring, Rederen har paa Ladningseieren, der kan erholdes Pant, og hvormed Rederen kan hefte.

Ligeledes er der, naar et Skib gaar under Tidsbefragtning, intet andet for en Sjøpantekreditor at holde sig til end Skibet, og kan der derfor ikke under saadan Befragtning blive Tale om noget Ansvar for Rederen, hverken for gangbar Fragt eller nogen Del af Tidsfragten.

Da det kun er den Bruttofragt for Reisen, der er forfalden ved Ankomst til Lossested, der saavel efter vor Sjølov som Sjøforsikringsplan er Gjenstand for Assurance af Rederen, kan den Bestemmelse i Planens § 44, sidste Passus, „at ved Ansvar i Kollisionstilfælde erstattes saadant Tab af Kaskoassurandøren og Fragtassurandøren i samme Forhold som Skibets Værdi staar til Bruttofragtens Beløb", kun forstaaes paa den Maade, at Tabet skal fordeles mellem de to Assurandører paa hvad der af dem kan forsikres, nemlig paa Skibsassurandøren efter Skibets Værdi eller Taxtsum og paa Fragtassurandøren efter hvad der af ham kan forsikres paa Fragten, som er den Bruttofragt for Reisen, der er forfalden ved Skibets Ankomst til Bestemmelsesstedet.

Skal det efter vor Sjølov gjældende Princip opretholdes, at Rederen i Kollisionstilfælde kun hefter med Skibsformuen, Skib og Fragt, saaledes at der intet personligt Ansvar er, om Skibet for-

ulykker, og at han ikke hefter med Forsikringssummen i det forsikrede Pants Sted, maa dette Princip logisk og konsekvent gjennemføres, og da kan der ved Heftelse med Fragt kun blive Spørgsmaal om „den Bruttofragt for Reisen, der forfalder ved Skibets Ankomst til dets Bestemmelsessted".

Skal dette Princip ved Revision af Sjøloven forlades og Rederen kunne ilægges et personligt Ansvar udover Skibsformuen, kan dette kun ske ved, at man i Lighed med det engelske Princip bestemmer, at der heftes med et bestemt Beløb pr. Registerton, enten Skibet forulykker eller ei efter en Kollision.

Da imidlertid Tendensen i de forskjellige Lande snarere gaar i Retning af at reducere end at forøge Rederens Ansvar for hans Underordnedes Feil i Kollisionstilfælde, og det hovedsagelig bliver et Spørgsmaal mellem de forskjellige Assurandører om, hvem der skal betale, samt da en Fragts Værdi som Panteobjekt er af en saa variabel og vilkaarlig Natur efter de forskjellige Fragtformer, vilde det antagelig ved en Revision af Sjøloven være rimeligst at vende tilbage til det efter vor tidligere Sjølov gjældende Princip, at det kun bør være med Skibet der heftes for Underordnedes Feil i Kollisionstilfælde.

Det skulde glæde mig at se denne Sag taget under nærmere Diskussion af Bestyreren for Nordisk Skibsrederforening og af andre i Sagen interesserede Redere og Assurandører.

Arendal 18 Februar 1905.

5.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 11. Januar 1905.

Firmaet N. Jensen & Co., Svendborg
(H.R.Sagf. P. G. C. Jensen)

mod

Firmaet Holm & Wonsild, Kjøbenhavn
(H.R.Sagf. Asmussen).

Bugserbaaden „Ørkildshus"s Rederi tilkjendes 1000 Kroner for at trække S/S „Clara" af Grund. Værdien af S/S „Clara" med Last og Fragt var ca. 137 000 Kroner.

Firmaet N. Jensen & Co. i Svendborg har under nærværende Sag paastaaet Firmaet Holm & Wonsild hersteds som korresponderende Rhedere for Aktieselskabet „Myren" dømte til at betale 4 000 Kroner med 5 % Renter fra Stævningens Dato den 13de Juli 1904 — foruden Sagsomkostninger — for en af Sagsøgernes Damper „Ørkildshus" foretagen Bjærgning af den „Myren" tilhørende Damper „Clara".

De Indstævnte, der have anbragt, at der ikke forelaa en Bjærgning, men kun en Bugsering, og som have gjort gældende, at den derfor krævede Betaling var altfor høj, have fordret sig frifundne mod at betale et saa stort Beløb, som Retten finder passende, og sig tillagt Sagsomkostninger.

Den nævnte Damper „Clara", der er bygget i 1874 i England af Jærn, ca. 235 Fod lang og opmaalt til 1147.97 brutto Tons samt assureret for 120 000 Kr., var i Begyndelsen af Maj f. A. paa Vej fra England til Svendborg med en Ladning Kul paa ca. 1 380 Tons (dens Fakturapris var 12 000 Kr., Fragten for den 5 200 Kr.)

Den 9de Maj 1904 Kl. 3 à 4 om Morgenen — det var da gödt, sigtbart Vejr med ikke megen Vind af S.Ø. — kom Skibet gaaende syd om Thurø i vestlig Retning; det gik med langsom Fart. Da det var naaet ud for Løbet mellem Thurø og Taasinge og var i Færd med at dreje op i dette for at komme ind til Svendborg, blev det, netop som Skibet befandt sig ud for Grønneodde paa Sydvestspidsen af Thurø, pludselig, idet der uformodet

viste sig at være en stærk sydudgaaende Strøm gjennem Løbet, grebet af denne, som strax satte Skibet lidt ind paa „Slotshage-grunden" ud for Valdemarsslot paa Taasinge, hvor det saa, da et øieblikkeligt Forsøg først paa at bakke og saa paa at gaa frem med fuld Kraft intet nyttede, blev staaende. Om Skruen rørte Grunden, da det stødte, er omtvistet, men hverken den eller Skibet iøvrigt tog, efter hvad der senere viste sig, nogen Skade. Hvor dybt det da stak, er ikke oplyst, saa lidt som der foreligger noget nærmere om Grundens Beskaffenhed (der skal dog have været en Del større og mindre Sten paa den).

Netop samtidig med, at Skibet tog Grunden — Klokken var da næppe $3^1/_2$ Morgen —, kom den Lods fra Troense, efter hvem der forinden var signaliseret, for at han skulde bringe Skibet til Svendborg, ombord, og efter hans Raad foretog Kaptajnen da ikke noget for at søge ved egen Hjælp strax at komme flot, idet man antog, at der kunde være Risiko forbundet med at røre Skruen, men, samtidig med at sætte Styrbords Anker ud med 15 Favne Kæde, sendte Kaptajnen en Baad ind til Svendborg, hvori der befandt sig en anden Lods, for at faa Hjælp. Denne antog da Damperen „Ørkildshus", tilhørende Firmaet N. Jensen & Co., til hvilket „Clara"s Kulladning tilfældigvis netop var bestemt, til at yde Assistance. „Ørkildshus", der er opmaalt til 48 Tons og skal have en Værdi af 20 000 Kr. (den var uassureret) skal særlig have været bestemt til Bugsering (— der skal ikke have været andre Bugserbaade i Svendborg —), om den end om Sommeren tillige ofte benyttedes til Passagerfart, særlig til Langeland. Den afgik saa kort efter til Grundstødningsstedet, hvor den ankom ca. Kl. 8 Formiddag, og den fik derpaa Trosse ombord fra „Clara" og forsøgte først at slæbe „Clara" flot, idet man samtidig hev ind paa det foran omtalte Anker, saaledes som det da var anbragt. Dette lykkedes imidlertid ikke, idet Ankeret ikke holdt i Grunden. Ankeret blev saa bragt længere udefter med 80 Favne Kæde, og, da „Ørkildshus" derefter paany gik frem, medens der heves ind paa Ankeret, kom „Clara" strax flot, og de to Skibe fulgtes saa ind til Svendborg, hvor de ankom ca. Kl. $10^1/_2$ Formiddag. Vandet skal i Mellemtiden være faldet noget, medens Vinden tiltog en Del i Løbet af Formiddagen.

Da der ikke kunde opnaas Enighed om Betalingen, anlagde Sagsøgerne derpaa, som omtalt, nærværende Sag til Afgørelse deraf.

Hvorvidt „Clara" kunde være kommet af Grunden uden

den ydede Assistance, og hvorvidt Skibet kunde være blevet udsat for mere eller mindre Fare, hvis det ikke var kommet af saa hurtig, som det skete, finder Retten ingen Grund til at komme ind paa, men, idet det bemærkes, at „Ørkildshus", der ingen Skade tog, heller ikke ses at have været udsat for nogen Fare, finder Retten, at Betalingen bør fastsættes til 1 000 Kr. med Renter som paastaaet, medens Sagens Omkostninger hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Firmaet Holm & Wonsild hersteds bør til Sagsøgerne: Firmaet N. Jensen & Co. i Svendborg betale ialt 1 000 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 13de Juli 1904, til Betaling sker, inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Sagens Omkostninger hæves.

6.

Norges Høiesteret, den 21 Januar 1905.

Dampskibet „Elben"s Reder, R. M. Peterson
(Advokat Johan Bredal)

mod

Martin Nilsen, Hans Nilsen og Nils Markussen
(Advokat Arndt Schiander).

Det Arbeide, som en Lods i Stillings Medfør pligter at udføre til Redning af et Skib, der er stedt i Nød, kan ikke blive at bedømme som Bjergning. Kun naar Lodsens Arbeide gaar ud derover, kan der blive Spørgsmaal om at anse det som Bjergning, og ved Afgjørelsen af, om saadan Assistance kan ansees ydet et Skib, *der er stedt i Nød*, maa Hensyn tages til, at Skibet har Lods.

Angaaende nærværende Sags faktiske Omstændigheder henvises til Præmisserne til Dom, afsagt ved Sjøret inden Larviks Sorenskriveri den 16de September 1903.

Ved denne Dom blev D/S „Elben" ved dets Reder, R. M. Peterson, tilpligtet at betale til Martin Nilsen, Hans Nilsen og Nils Markussen i Bjergeløn 2 000 Kr. med 4 % aarlig Rente fra 31te Marts 1903 til Betaling sker. Omkostningerne ophævedes.

Dommen er af R. M. Peterson indbragt til Prøvelse ved Høiesteret, hvor han paastaar Frifindelse og Omkostninger for begge Retter.

Martin Nilsen, Hans Nilsen og Nils Markussen har efter meddelt Bevilling til fri Sagførsel og efter udtagen Kontrastævning ved Advokat Schiander som befalet Sagfører nedlagt saadan Paastand:

1. At Hovedappellanten tilpligtes at betale i Bjergeløn til Kontraappellanten det Beløb, som Høiesteret maatte bestemme, med lovlige Renter samt Sagsomkostninger for begge Retter.
   Subsidiært istedenfor „i Bjærgeløn": i forhøiede Lodspenge.
   Forsaavidt Høiesteret finder Bjergelønnen fastsat med et passende Beløb af Sjøretten, paastaaes dennes Dom stadfæstet.
2. At der tilkjendes den befalede Sagfører Salær af Statskassen i saavel Hoved- som Kontrasøgsmaal.

Sagen er behandlet skriftlig.

Høiesteret kommer til et andet Resultat end Sjøretten. Med denne antager man, at det Arbeide, som Lodser i Stillings Medfør pligter at udføre til Redning af et Skib, der er stedt i Nød, ikke kan blive at bedømme som Bjergning.

En Konsekvens heraf er det, at forsaavidt en Lods yder et Skib Assistance i større Udstrækning, end hans Pligt fører det med sig, er det kun denne yderligere Assistance, som der kan være Tale om at betragte som Bjergning, og at man ved Afgjørelsen af, om denne Assistance kan ansees ydet et Skib, der er stedt i Nød, maa tage Hensyn til, at Skibet har Lods.

Fra de Indstævntes Side hævdes, at den Assistance, der ydedes ved, at Lodsernes Baad blev roet foran Skibet for at lodde og opdage og varsko om Grunder og Braat, ligger udenfor, hvad en Lods pligter, da det efter Lodslovens § 15 alene er, naar Lodsen ikke kan komme ombord, at han pligter at veilede Skibet fra sin Baad. Hvorvidt de har Ret heri, finder man det ikke nødvendigt at afgjøre.

Man antager nemlig, at under de foreliggende Omstændigdigheder Skibet ikke længere kunde siges at være stedt i Nød, efterat det havde faaet Lods ombord, selv om Stillingen fremdeles frembød Vanskeligheder og Farer, der kunde gjøre det ønskeligt at benytte den Anledning, man havde, til at lade Lodsbaaden med de tilbageværende to Mand af dens Besætning ro foran for at observere Farvandet.

Den ydede Assistance findes saaledes ikke at kunne betragtes som Bjergning. Heller ikke finder man, at nogen af de i Lodslovens § 27 No. 10 omhandlede Betingelser for Ret til forhøiet Lodsbetaling er tilstede.

Om almindelige Lodspenge eller Godtgjørelse for ydet Assistance er der efter Proceduren ikke Spørgsmaal under Sagen.

Appellanten har forøvrigt erklæret sig villig til at betale de Indstævnte et Gratiale af 500 Kr.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret findes at burde ophæves.

Den befalede Sagfører for Høiesteret har forsvarlig udført sit Hverv.

Tre af de Voterende stemmer for Stadfæstelse af Sjørettens Dom, hvis Begrundelse de i det Væsentlige tiltræder.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan Dom:

Dampskibet „Elben"s Reder, R. M. Peterson, bør for Martin

Nilsen, Hans Nilsen og Nils Markussen deres Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Salariet til den befalede Sagfører for Høiesteret, Advokat Schiander, ansættes til 150 — et Hundrede og femti — Kroner, der udredes af Statskassen.

Sjørettens Dom er saalydende:

Dampskibet „Elben" af Fredriksværn afgik Søndag 4de Januar dette Aar fra Hamburg med en Ladning Stykgods, bestemt for Christianssand, Skien, Christiania og Drammen. Efter stedfunden Losning i Christianssand fortsattes Reisen derfra Tirsdag 6te Januar Morgen. Vinden, der var N.O.lig, friskede efterhaanden til med Snedrev. Efter irettelagt Uddrag af Vagtjournalen ved Jomfruland Fyr holdt Vinden sig udover Dagen som laber, frisk Bramseilskuling, og var der svag Dynning. Taageluren var igang blandt andet fra Kl. $12^1/_4$—$2^1/_4$ og Kl. $3^1/_2$—$10^1/_2$ Eftermiddag. Kl. $4^1/_2$ Eftermiddag lagdes „Elben" O.N.O. hen med sagte Fart, idet der var stærkt Snetykke. Efter Bestikket skulde Skibet være paa 58^0 51' nordlig Bredde og 9^0 50' østlig Længde. — Skibet blev saa Kl. 5 lagt Nord hen med Tanke om muligens at faa høre Taageluren paa Jomfruland; fremdeles sagte Fart og stærkt Snetykke. I „Elben"s Journal angives ogsaa Vind og Sjø da som stærk. Da man saa Kl. $5^1/_4$ fik se et Lys lidt forlig af tvers og samtidig en Holme samt et svært Braat kun en Skibslængde ilæ, blev først slaaet fuld Fart agterover i Maskinen og derpaa stop, hvorpaa Roret blev lagt haardt bagbord og i Maskinen slaaet halv Fart forover. Da saa Skibet var bragt i sydlig Kurs, sattes sagte Fart; men umiddelbart derefter Kl. omtrent $5^1/_2$ huggede Skibet voldsomt nogle Gange, hvorpaa blev slaaet stop i Maskinen og Livbaaden sat ud, da man befrygtede betydelig Bundskade. — I Livbaaden gik to Passagerer, der var med Skibet, samt et Par af Mandskabet. Samtidig kom fra Land en Baad, bemandet med tre Mand, der praiede Skibet, og af hvilke den ene, Lods Martin Nilsen, kom ombord. Han blev nu antagen til Assistance og overtog Kommandoen af Skibet, som derpaa Kl. $7^1/_2$ blev bragt ind paa Havnen Korset paa Skaatø, idet den omhandlede Baad blev roet foran for at lodde og opsøge og varskue for Grunder og Braat. De i Baaden værende to Mand var Lods Hans Nilsen og Kjendtmand Nils Markussen.

Disse i Forbindelse med Lods Martin Nilsen har anlagt nærværende Sag, hvorunder de har paastaaet sig hos Dampskibet „Elben"s Rederi tilkjendt Bjergeløn efter Sjørettens Bestemmelse med lovlige Renter samt Sagens Omkostninger. Subsidiært har Citanterne paastaaet sig tilkjendt Godtgjørelse for Assistance, (formentlig i Henhold til Lodslovens § 27,10), ogsaa efter Sjørettens Bestemmelse, hvorhos de har paastaaet sig tilkjendt Sjøpanteret i „Elben".

Indstævnte, der først gjorde gjældende, at Citanterne forsent var fremkommet med subsidiær Paastand om Tilkjendelse af forhøiet Lodsløn, men som i sit sidste Indlæg har erklæret ikke at ville modsætte sig, at Spørgsmaalet derom tages under Behandling i denne Sag, har paastaaet sig frifunden og hos Citanterne een for alle og alle for een tilkjendt Sagsomkostninger.

Retten skal bemærke:

Da Citanterne kom ud til „Elben" omhandlede Eftermiddag, maa dette Skib siges at have været „stedt i Nød" (Sjøfartlovens § 224), idet det, formentlig ved stærk Paalandsstrøm, var bragt ud af sin Kurs og i Mørke og Snetykke, uden at Skibets Vedkommende vidste, hvor de befandt sig eller kjendte Farvandet, laa inde mellem Skjærene, efterat det allerede nogle Gange havde grundstødt. Om end Skibet ikke derved havde lidt nogen større Skade, (dette er forøvrigt ikke nærmere oplyst), og omend hverken Vind eller Sø var særlig stærk, maa dog Situationen antages at have været meget farlig, og kan det ikke forudsættes, at Skibet af sit eget Mandskab vilde kunne være bragt i Havn eller i klart Farvand og saaledes reddet ud af den Fare, hvori det befandt sig. Farvandets Beskaffenhed er forøvrigt ikke tilstrækkeligt oplyst; men saa meget fremgaar af det foreliggende, at der var Grunder og Braat, som det var forbundet med Vanskelighed at undgaa. Det er ogsaa af „Elben"s Kaptein som Vidne forklaret, at Martin Nilsen paa Forespørgsel erklærede, at han troede ikke det kunde gaa at finde Vei ud (tilsjøs), men at han skulde gjøre alt, hvad han kunde, for at føre Skibet i Havn.

Retten maa derfor gaa ud fra, at det er at tilskrive den af Citanterne ydede Hjælp, at Fartøiet blev *bjerget* i Havn. At der da tilkommer Citanterne Bjergeløn, uanseet, at „Elben" var fuldt manøvredygtigt og ved Hjælp af sin egen Maskine gik fra det Sted, hvor det blev paatruffet af Citanterne, ind til Havnen, skulde synes ligefrem at være begrundet i Sjøfartslovens § 224, som hjemler Enhver, der bjerger Skib eller medvirker ved Bjergningen, Ret til at faa Bjergeløn af hvad der bjerges. Indstævnte gjør imidlertid gjældende, at den Hjælp Citanterne bragte „Elben", alene kan betragtes som Lodsning, hvilken Martin og Hans Nilsen i Kraft af sin Lodsstilling var pligtig at paatage sig, medens den tredie Mand, Nils Markussen, maa ansees som Lodsernes Medhjælper, — og at Sjøfartslovens Bestemmelser om Bjergeløn ikke kommer til Anvendelse, hvor det Arbeide, der udføres, paahviler Vedkommende som en Pligt. Retten skal i Anledning af denne Indstævntes Indsigelse mod Citanternes Krav bemærke, at den Betragtning, hvorpaa Indsigelsen hviler, vistnok ikke har faaet noget Udtryk i Sjøfartsloven — men det fremgaar med Bestemthed af Lovens Forarbeider, (se de norske Motiver til den skandinaviske Sjølovkommissions Udkast til Sjølov, ad § 224), at Lovgiverne har gaaet ud fra, at Forudsætning for Bjergeløn er, at Hjælpen er ydet af Personer, hvem der ikke paahvilede nogen legal Forpligtelse til Arbeide for Fartøiet, og i Overensstemmelse hermed udtales i Professor Platous Forelæsninger over norsk Sjøret (Side 504), at Bjergeløn ikke kan kræves af den, hvem det paalaa som Pligt at staa Skibet bi under de foreliggende Omstændigheder.

Idet Retten antager, at Sjøfartslovens § 224 maa blive at fortolke overensstemmende med den her opstillede Lære, bliver det at afgjøre, om den Assistance, Citanterne i nærværende Tilfælde har ydet, ikke omfatter mere end der paalaa dem som en lovbestemt Pligt. Idet i saa Henseende bemærkes, at man er enig med Indstævnte i, at dette Spørgsmaal maa løses ud fra en Afgjørelse af, hvilken Pligt en Lods har, da Nils Markussen under de foreliggende Omstændigheder maa ansees som Medhjælper for eller Mandskab hos de to Lodser sammen med hvem han reiste ud til „Elben" — kommer det her nærmest an paa, om Citanterne har ydet videregaaende Hjælp end den,

Lodslovens (af 26de Mai 1899) § 15 paalægger enhver Lods, ved at paabyde, at saasnart en Lods bliver opmærksom paa, at et Fartøi er i Fare, skal han søge hurtigst muligt at komme til det, og hvis han ikke kan komme ombord, skal han fra sin Baad eller paa anden Maade veilede det. Af denne Bestemmelse antages det at være en ligefrem Følge, at hvis Citanterne ikke havde anderledes hjulpet „Elben" end ved at søge ud til Skibet og sætte Martin Nilsen ombord, hvorefter denne havde lodset Skibet ind, kunde de ikke have Krav paa mere end Lodsbetaling (i Tilfælde forhøiet saadan efter Lodslovens § 27,10); men her er Tilfældet det, at det ikke under de foreliggende Omstændigheder ansaaes tilstrækkeligt betryggende at søge Havn alene med Lods paa Kommandobroen, hvorimod det fandtes paakrævet, at Lodsernes Baad blev roet foran Skibet forat lodde og opdage og varskue om Grunder og Braat, — og en saadan extraordinær Foranstaltning, der i og for sig illustrerer Vanskelighederne ved „Elben"s Stilling og dens Indlodsning kan ikke ligge indenfor Lodsens pligtmæssige Gjerning som saadan, idet det efter Lodslovens § 15 alene er, naar Lodsen ikke kan komme ombord, at han pligter at veilede Skibet fra sin Baad. Maa det saaledes antages, at den Hjælp, Citanterne har ydet „Elben", og hvorved Skibet er bragt i Havn, gaar udover, hvad der pligtmæssigen paahvilede Citanterne i deres Stilling som Lodser, er det deraf en Følge, at de har retmæssigt Krav paa Bjergeløn. — Jfr. omhandlede Motivers Udtalelse om, at en Lodsbaad kan faa Krav paa Bjergeløn, forsaavidt det præsterede Arbeide ligger udenfor, hvad der kunde kræves i Kraft af Kontrakten om Lodsning, — og Platous Bemærkning (Side 506) om, at Forholdene kunne foreligge saa, at der kræves andet Arbeide end Lodstjeneste af Lodsen, og derfor skal han da have extra Betaling, idet han ikke kan frakjendes Bjergeløn, om han med sin Lodsbaad bugserer et synkende Fartøi i Havn eller trækker et Fartøi af Grund. — Saadant Arbeide har vistnok Citanterne ikke her udført, men de har for at redde Fartøiet og saaledes, at dette opnaaedes — paa omhandlede Maade udført andet og yderligere Arbeide end almindelig Lodstjeneste.

I denne Forbindelse skal bemerkes, at naar det i „Elben"s Journal heder, at der fra den Baad, som kom ud fra Land, efter Kapteinens Anmodning kom ombord en Mand, der opgav at være Lods, og som derpaa toges „til Assistance", hvorefter det ved Hjælp af Lodsens Baad og dennes Mandskab lykkedes at bringe Skibet i Havn, saa synes heri at ligge Udtryk for, at Omstændighederne ansaaes at være saadanne, at Skibet trængte anden Hjælp end almindelig Lodsning. Det samme synes at fremgaa af, at „Elben"s Kaptein, efter at Skibet var kommet i Havn, udtalte, at Citanterne rimeligvis fik sig „en god Betaling" eller „en god Lodshyre".

Med Hensyn til Bestemmelse af Bjergelønnens Størrelse er paa den ene Side at tage Hensyn til, at det bjergede var af temmelig betydelig Værdi, idet „Elben", hvis Veritastaxt er 120 000 Kroner, er i skadelidt Stand taxeret til Kr. 75 000, medens Værdien af den indehavende Last var ca. Kr. 165 000. Paa den anden Side finder Retten at burde lægge væsentlig Vægt paa, at Skibets Besætning har medvirket ved Bjergningen, ligesom Skibet var fuldt manøvredygtigt og saavidt sees, kun ubetydelig beskadiget, — at Bjergerne neppe har været udsat for nogen egentlig Fare, hvorhos de ingen Skade har lidt paa Helbred eller Gods, — samt at Bjergningsarbeidet kun tog ganske kort Tid, høist et Par Timer og neppe kostede større Anstrengelse, ligesom Bjer-

gernes Antal var lidet, deres Udgifter antagelig ingen og Værdien af de anvendte Redskaber ikke stor. I flere af disse Punkter savner Retten forøvrigt nærmere Oplysning om Forholdet. Naar derhos tages i Betragtning, at en væsentlig Del af Citanternes Arbeide, nemlig selve den Lodsning, Martin Nilsen udførte fra Skibets Kommandobro, indgaar under Lodsens pligtmæssige Arbeide, finder Retten ikke at burde bestemme Bjergelønnen til mere end 2 000.oo — to Tusinde — Kroner, hvilket Beløb bliver at forrente fra Sagens Berammelse 31te Marts d. A. — Det forudsættes, at Martin Nilsen derhos bliver udbetalt almindelige Lodspenge. Nogen Paastand herom er ikke nedlagt.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves paa Grund af Sagens tvivlsomme Beskaffenhed og under Hensyn til, at Citanternes før Sagsanlægget fremsatte Krav paa 10 000 Kroner var lidet egnet til at medføre en mindelig Ordning.

Da selve Loven (Sjøfartslovens § 268) tilstaar Sjøpanteret for bl. a. Bjergeløn, ansees det ufornødent herom at udtale noget i Domskonklusionen.

7.

Sø- og Handelsretten i København, den 25 Januar 1905.

Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise"

(Overretssagfører A. Damm)

mod

Firmaet Jansen & Co. som Repræsentant for Barkskibet „Alma" af Sarpsborg

(Overretssagfører I. Kondrup).

„Svitzer Bjærgnings-Entreprise" tilkendes 1500 Kroner for at trække Bark „Alma" (Værdi Kr. 6500) af Grund.

Ved en mellem Sagsøgerne: Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise" og Kaptajn P. Helgesen som Fører af Barkskibet „Alma" af Sarpsborg, som paa Rejse fra Kings Lynn til Frederikshamn med Ballast var grundstødt paa Bredegrunden, oprettet Bjærgningskontrakt — der ses at være dateret den 6te September f. A., men i Virkeligheden maa være indgaaet tidligere —, blev det overdraget Sagsøgerne at bjærge Skibet og føre det til Københavns Rhed mod en Bjærgeløn, som skulde bestemmes af nærværende Ret. Sagsøgerne paastaar nu her under Sagen de Indstævnte: Firmaet Jansen & Co., der repræsentere Barkskibet „Alma", tilpligtede paa bemeldte Skibs Vegne at betale dem for den udførte Bjærgning 2 500 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 20de September f. A. De Indstævnte paastaar sig frifundne mod Betaling af 1 000 Kr.

Den omhandlede Bjærgning, som udførtes med det Sagsøgerne tilhørende Bjærgningsdampskib „Øresund", Kaptajn F. Nielsen, paabegyndtes efter de foreliggende Oplysninger den 5te September f. A. om Morgenen. Efter et forgjæves Forsøg paa ved Hjælp af „Øresund"s Staalslæber, der blev fastgjort til „Alma"s Stormast, at trække Barken af Grunden, blev det bestemt at kaste Ballast overbord. Til dette Arbeide antoges 8 — efter Sagsøgernes Anbringende, der dog er ubevist, 9 — Mænd fra Dragør, som kom ombord i „Alma" Kl. ca. 6 om Eftermiddagen, og der arbejdedes derpaa, idet „Øresund" slæbte og Mæn-

dene samtidig kastede Ballast overbord, til den næste Dag Kl. 1,30 Eftermiddag, da det omsider lykkedes at bringe „Alma" flot, efter at den under Slæbningen flere Gange paany havde staaet fast paa Grunden. „Øresund" bugserede saa „Alma" ind paa Københavns Inderrhed, hvor der ankredes Kl. ca. 6 Eftermiddag.

Sagsøgerne have anslaaet Værdien af „Øresund", der har en Besætning af 15 Mand, til 135 000 Kr., medens de Indstævnte paastaar, at „Øresund"s Værdi højst er 75 000 Kr. „Alma", som tog nogen Skade ved Grundstødningen, er i denne Tilstand ved en den 7de September f. A. foretagen Vurdering ansat til en Værdi af 6 500 Kr.

Den Sagsøgeren tilkommende Bjærgeløn findes efter samtlige foreliggende Omstændigheder at kunne bestemmes til 1 500 Kr., og de Indstævnte ville saaledes være at tilpligte at betale dette Beløb paa „Alma"s Vegne med Renter som paastaaet.

Sagens Omkostninger, som begge Parter have paastaaet sig tilkendt, ville efter Omstændighederne være at ophæve.

Under Sagen foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Firmaet Jansen & Co. bør som Repræsentanter for Barkskibet „Alma" af Sarpsborg paa dette Skibs Vegne betale Sagsøgerne: Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise" 1 500 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 20de September f. A., til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Rettelse.

I Hefte No. 1, Pag. 7, 4 Linie fra oven staar: har jeg faaet den *Oplysning;* skal være: har jeg faaet den *Opfatning.*

Indhold: 4. Hvad er det for en Fragt, Rederen hefter med efter Sjelovens § 8? Af Konsul Chr. Th. Boe, Arendal. — 5. Se- & Handelsretten i Kjøbenhavn: Firmaet N. Jensen & Co., Svendborg mod Firmaet Holm & Wonsild, Kjøbenhavn. — 6. Norges Høiesteret: Dampskibet „Elben"s Reder, R. M. Peterson mod Martin Nilsen og Nils Markussen. — 7. Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise" mod Firmaet Jansen & Co. som Repræsentant for Barkskibet „Alma" af Sarpsborg.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 3	Aargang VI	1905

8.

Betænkning angaaende Forstaaelsen og Rækkevidden af § 44, sidste Afsnit i revideret almindelig norsk Søforsikringsplan af 1894.

Af Dispachør *Th. Ameln.*

Dette Afsnit kom ind i Planen ved Revisionen 1894.

I „Plankomiteen"s Bemærkninger heder det ved § 44:

„Et nyt og sidste Afsnit har man tilføiet som en nødvendig Bestemmelse.

Efter den nye Søfartslov hefter nemlig Rederen for Skade, tilføiet ved Kollision, med Skib og Fragt, istedetfor før alene med Skib.

Fragtassurandøren vil altsaa have at deltage i Erstatningsansvaret i saadant Forhold som fastsat i Bestemmelsen."

Afsnittet blev af Repræsentantskabet for Det norske Veritas *enstemmig* vedtaget. Der var baade Redere, Assurandører og Dispachører tilstede.

For Oversigts Skyld citeres her de §§ i Søloven, som nødvendiggjorde Afsnittets Indførelse i Planen:

§ 222. For den Erstatning, som skal tilsvares i Henhold til § 220 (for Skade, forvoldt ved Sammenstød) hefter Rederen med *Skib og Fragt*, forsaavidt Sammenstødet er foraarsaget af Nogen, for hvem han i Medfør af § 18 bærer Ansvaret.

§ 268. Sjøpanteret i *Skib og Fragt* tilkommer følgende Fordringer: .....
..... Fordringer paa Erstatning for Skade, som er forvoldt ved Feil eller Forsømmelse i Tjenesten af Nogen ombord, jfr. § 8
.....

Sjøpanteret i *Fragt* omfatter Bruttofragten for den Reise, hvorfra Fordringen hidrører."

§ 272. Bortfalder Sjøpanteret derved, at Erstatningsbeløb, Kjøbesum eller Fragt, som hæfter for Sjøfordring, *indbetales* til Rederen, bliver denne, forsaavidt han ikke allerede er personligt forpligtet, ansvarlig for Fordringen, saalangt det oppebaarne Beløb rækker.....

Tydeligere kan vel ikke gjerne nogen Lovs Bestemmelser være, og endskjønt de vistnok ingen Kommentar behøver, skal jeg dog til yderligere Oplysning om Lovens Mening henvise til Sølovskommissionens Motiver, specielt til § 8.

Alligevel ser man, besynderlig nok, at der baade blandt Redere, Dispachører og Assurandører raader den største Meningsforskjel om disse Forhold.

Jeg tror, at Aarsagen til denne Begrebsforvirring med Hensyn til Reders Ansvar er, at man ikke nøie holder ud fra hinanden tre forskjellige Retsforhold, men roder dem sammen til en „floke", som man saa ikke kan finde ud af igjen.

Disse Retsforhold er:

1. Det ved Loven udtrykkelig fastslaaede Retsforhold, at Reder i visse nærmere angivne Tilfælde kun skal svare med Skib og Fragt; eller med andre Ord, at Skibets fulde Værdi og Bruttofragtens Beløb tilsammenlagte danner Maximalgrænsen for Reders Ansvar. —

Dette er — vel at mærke — en Rederen *begunstigende* Undtagelse fra den almindelige civilretslige Regel om Ansvar med *hele Formuen.*

2. Det faktiske Retsforhold, som opstaar derved, at Fordringshaveren gjør sin Sjøpanteret gjældende i Skib og/eller Fragt for saa stor Værdi, som der findes Anledning at holde sig til. Mere end hvad der kan udbringes af Skib eller reklameres af Fragten kan Fordringshaveren ikke faa; thi noget personligt Ansvar ligeoverfor ham existerer ikke for Rederen. — Netop i dette Punkt er det man saa ofte ser feilagtige Opfatninger gjøres gjældende.
3. Det ved *Assurancebetingelserne* (Planen) etablerede Retsforhold mellem *Rederen og hans Assurandører*, at den Erstatning, som Rederen har maattet betale for Kollision, skal bæres af Kaskoassurandør og Fragtassurandør i samme Forhold, som Skibets Forsikringsværdi staar til Bruttofragtens Beløb. —

T. Ex. et Skibs Forsikringsværdi er . . . . . Kr. 100 000.oo
Bruttofragtens Beløb er . . . . . „ 20 000.oo
Tilsammen Kr. 120 000.oo

Af et Kollisionsansvar bærer altsaa Skibet $^{10}/_{12}$ Dele, Bruttofragten $^{2}/_{12}$ Dele.

Dette Ansvarsforhold bliver uforandret ogsaa i følgende Tilfælde:

a) hvis der er betalt „Fragtforskud", selv om det ikke paaligger Bortfragteren at tilbagebetale det i Tilfælde af, at ingen Fragt optjenes. — Fragtforskuddet kommer i *denne* Forbindelse ikke til Fradrag i Fragtens Bidragsværdi. (Se Forhandlingerne angaaende Planrevision 1894 Side 48 — samt Planens § 86, 1ste Afsnit.) —

b) om Skibet har faaet betydelig Skade, saa at dets Værdi t. Ex. reduceret til Kr. 20 000,00, medens Fragten er oppebaaret med fuldt Beløb t. Ex. Kr. 20 000,00.

Hvis Kollissionsskaden er 36 000,00, holder Fordringshaveren sig til Skibets Salgssum for Kr. 20 000,00 og til Fragten for Kr. 16 000,00; men ved Erstatningsopgjør med de resp. Assurandører bærer Kaskoassurandøren (forbeholdt af Forsikringssummen ikke overskrides ved det samlede Erstatningsbeløb for Skibets egen Skade og Kollisionsansvaret kfr. Pls. § 48) fremdeles 10/12 Dele med Kr. 30 000,00 og Fragtassurandøren 2/12 Dele med Kr. 6 000,00.

c) hvis en Del af Fragten tabes; — thi Fragten indgaar allerede ved *Reisens Begyndelse* med sit fulde Bruttobeløb som en integrerende Del i Skibsformuen; det er ikke her som ved

Haverigrosse Spørgsmaal kun om „den Fragt som er fortjent ved Reisens Ende".

Det er væsentligst ved Sammenblanding af de praktiske Følger af de under 2 og 3 angivne, aldeles forskjellige Retsforhold, som Misforstaaelser fremkaldes.

Den Omstændighed, at Rederen, naar han ikke paa fyldestgjørende Maade har skaffet sig Dækning ved Assurance af sit Ansvar for Fragten, ligeoverfor sin *Kaskoassurandør* selv faar bære en Erstatningsandel, som kan synes drøi nok, tilskriver man *Sølovens* Bestemmelser og fremsætter paa Basis heraf den absolut feilagtige Paastand, at disse Bestemmelser „medfører personligt Ansvar for Rederen".

Man forstaaar ikke eller vil ikke forstaa, at det er de af Rederen selv vedtagne Assurancebetingelser, som under den givne Forudsætning medfører, at Rederen kommer til at „staa personligt Ansvar" for en Del af Kollisionserstatningen.

Det kan ikke nægtes, at det vistnok ikke er saa ligetil at skaffe sig en fyldestgjørende Dækning ved Fragtassurance for det her omhandlede Ansvar; men dette kan selvsagt ikke øve nogen Indflydelse paa Virkningerne af Planens Bestemmelser.

Da sidste Afsnit i § 44, som ovenfor nævnt, er indtaget i Planen som Følge af Sølovens nye Bestemmelse, at Reder skal svare med Skib *og Fragt*, skulde maaske heraf kunne udledes, at Afsnittet ikke skulde gjælde for de Tilfælde, hvor Rederiets Ansvar for Kollisionen var baseret paa andre Regler end Sølovens; t. Ex. engelske Regler, efter hvilke Rederen som bekjendt er personlig ansvarlig indtil et vist Beløb pr. Ton, eller efter Dom i et Land, hvor det s. k. Abandonsystem er gjældende og hvor da Rederiet ogsaa er personligt ansvarligt.

Jeg tror dog neppe, at man kan tillægge det anførte Motiv saa stor Vægt ligeoverfor Afsnittets ubetingede og generelle Bestemmelse; denne maa gjælde for alle Kollisionstilfælde, der medfører Ansvar for et efter norsk Plan forsikret Skib. (Hvis Rederen har forsikret sin Fragt efter andre Betingelser end Planens, maa han søge særskilt Dækning for Resikoen i Henh. til § 44, sidste Afsnit.)

Afsnittets Gyldighed og/eller Fortolkning ved Timecharterbefragtning har været Gjenstand for megen Dissens. Det vilde føre meget for langt her at foretage en indgaaende Udredning af Spørgsmaalet. Jeg skal derfor i al Korthed anføre, at Timecharterbefragtning efter min Formening er Bortleie af den hele

Skibsformue (Skib og Fragt), mod en vis maanedlig Betaling, (Leie) og at den Omstændighed, at Rederen bortleier Skibsformuen ikke — rent juridisk seet — kan paa nogen Maade forandre hans paa denne Formue baserede, ved udtrykkelig *Lovbestemmelse* fastslaaede Ansvarsforhold ligeoverfor Trediemand.

Det maa derfor utvivlsomt kunne fastholdes, at Rederen ogsaa ved Timecharterbefragtning i Kollisionstilfælde svarer med den virkelige Bruttofragts Beløb. Det vil vistnok for en Fordringshaver være vanskeligt (i ovennævnte under 2. angivne Retsforhold) at kunne gjøre sin Ret til Fragten gjældende; men de under 3. angivne Retsforhold berøres ikke deraf. § 44 sidste Afsnit vil ogsaa her være gjældende ved Opgjøret mellem Rederen og hans Kaskoassurandør.

Den Omstændighed, at Fordringshaveren kun holder sig til Skibet eller kun til Fragten, forandrer selvsagt intet i Rederens Forhold ligeoverfor Assurandøren. (Se den analogiske Bestemmelse i § 281 af Søloven). Dette vil ogsaa være indlysende, naar man tænker paa lignende Forhold ved Havarigrosse.

9.

Kungl. Maj:ts utslag den 9 Januari 1905.

Sjöförsäkringsaktiebolaget Öresund

mot

Hufvudredaren för barkskeppet „Aurora", G. Holm i Halmstad.

Klander af dispache. Fråga huruvida under haveripenningar äfven skall inbegripas hyra och kost till besättning under tid, som åtgått för fartygs reparation i anledning af under resan skedd grundstötning.

Barkskeppet „Aurora", som den 21 Oktober 1901 afseglade från Gefle med last af trävaror m. m. till East London, grundstötte den 16 November vid Dungeness fyr, men flottogs och inbogserades påföljande dag till Dover, hvarest lasten lossades. Efter verkställd reparation och sedan lasten återintagits, afseglade fartyget den 26 Februari 1902 från Dover och ankom den 8 påföljande Juni till East London samt ankrade utanför hamnen derstädes. Emellertid råkade fartyget den 10 Juni under stark vind i drift, grundstötte och blef fullständigt vrak. Endast fartygsinventarier och en del af lasten bärgades.

Den 25 Februari 1902 afslöts i Halmstad ett försäkringsaftal, enligt hvilket Sjöförsäkringsaktiebolaget Öresund i Malmö för G. Holm i Halmstad eller för vederbörandes räkning mot totalförlust intill ett belopp af 12,000 kronor försäkrade haveripengar med ifrågavarande fartyg från Dover til East London och förband sig bolaget att mot bestämd premie ansvara för förlust, skada och kostnad enligt den af svenska sjöförsäkringsgifvare reviderade allmän svensk sjöförsäkringsplan af November 1896 samt i öfrigt enligt svensk sjölag.

Beträffande första haveriet verkställdes den 30 September 1902 i London dispache, dervid upptogs till fördelning

1517 £ 10 sh. 10 pence

jemte dispachekostnad ..... 31 £ 10 sh.

sa. 1549 £ 10 pence.

Detta belopp påfördes bärgningskostnad, gemensamt haveri samt särskilda kostnader för lasten, frakten och rederiet till olika belopp.

Rederiets påföring uppgick till	476	£	16	sh.	
Af bärgningskostnaderna påfördes fartyget	168	£	12	sh.	2 pence
och af gemensamma haveriet	46	£	16	sh.	9 pence
sa.	692	£	4	sh.	11 pence.
För frakt i rederiets risk påfördes rederiet af gemensamma haveriet	5	£	17	sh.	11 pence
och af särskilda kostnader för frakten	62	£			5 pence
sa.	67	£	18	sh.	4 pence.

I det rederiet omedelbart påförda beloppet ingår ett belopp 172 £ 2 sh. 3 pence, utgörande hyra och kost till fartygets kapten och besättning för 91 dagar under fartygets uppehåll i Dover, om hvilket belopp det heter i dispachen att det icke vore ersättningsgillt enligt engelskt bruk.

Af en rörande senare haveriet jämväl i London den 25 Juni 1903 upprättad dispache framgår att hvad som räddats af fartyg och restfrakt uppgått till 311 £ 11 sh. 6 pence, deri inberäknadt ersättning för telegram 1 £.

Dispachören i Göteborg, hos hvilken bolaget påkallade utredning angående bland annat, bolagets ersättningsskyldighet på grund af ifrågavarande försäkring yttrade i en den 28 November 1903 utgifven dispache: Såsom föremål för försäkringen vore att anse haveribidragen för första haveriet för såväl fartyget som restfrakten, för såvidt dessa vore af beskaffenhet att rederiet för dessa svarade endast med fartyg och frakt. Haveribidragen för fartyget utgjorde enligt den första engelska dispachen ... 692 £ 4 sh. 11 pence

Härifrån borde afgå hyra till besättningen 172 £ 2 sh. 3 pence och fyra andra poster tillhopa	234	£	5	sh.	
hvadan detta bidrag utgjorde	457	£	19	sh.	11 pence.
Härtill lades för restfrakt, påförd rederiet enligt första engelska dispachen	67	£	18	sh.	4 pence
sa.	525	£	18	sh.	3 pence.
Härtill komme försäkringskostnad till 5 % å sistnämnda belopp	26	£	5	sh.	11 pence.
Hela försäkringsvärdet för haveripengarna uttgjorde alltså	552	£	4	sh.	2 pence.

Enligt den engelska dispachen angående sista haveriet utgjorde totalvärdet af hvad utaf fartyg och riskfrakt räddats åt rederiet 311 £ 11 sh. 6 pence. Då enligt sjöförsäkringsplanen totalförlust af haveripengar finge anses föreligga, samt haveripengarna genom ifrågakomna försäkringen intill 12 000 kronor varit till fullo försäkrade, ålåge det försäkringsgifvaren att till försäkringstagaren jemlikt 88 § i sjöförsäkringsplanen utgifva skilnaden mellan beloppen 552 £ 4 sh. 2 pence och 311 £ 11 sh. 6 pence eller 240 £ 12 sh. 8 pence enligt en kurs af 18 kronor 20 öre, motsvarande 4379 kronor 53 öre. Å detta belopp skulle bolaget tillika gälda i sjöförsäkringsplanens 91 § omförmälta ränta å försäkringstagarens förskott och betala kostnaden för dispachen.

G. Holm såsom hufvudredare för fartyget klandrade vid Rådstufvurätten i Göteborg dispachen samt anförde: Fartygets uppehåll i Dover såsom nödhamn hade varit en följd af det första haveriet. Beloppet 172 £ 2 sh. 3 pence, hvilket utgjorde hyra till besättningen under detta uppehåll, borde följaktligen af bolaget ersättas såsom fartygets enskilda haveri. Enligt Holms beräkning borde försäkringsvärdet sålunda uppgå till 732 £ 18 sh. 6 pence efter en kurs af 18 kronor 20 öre, motsvarande 13 339 kronor 23 öre. Derifrån borde dock afgå värdet af det räddade, som med uteslutande af ersättningen för telegram utgjorde 310 £ 11 sh. 6 pence. Holm yrkade derför att bolaget måtte förpligtas att till Holm utgifva $\frac{12\,000}{13\,339}$ af skillnaden mellan 731 £ 18 sh. 6 pence och 310 £ 11 sh. 6 pence eller 422 £ 7 sh. efter samma kurs motsvarande 7686 kronor 77 öre, med 6915 kronor 15 öre jemte ränta enligt 91 § sjöförsäkringsplanen.

Bolaget svarade ej vid Rådstufvurätten.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 28 Maj 1904:

Enär försäkringsbrefvet ej, såsom i dispachen upptagits innehåller att försäkringen inskränkts allenast till sådana utgifter, för hvilka rederiet för barkskeppet „Aurora“ häftat endast med fartyg och frakt,

samt vid sådant förhållande och med hänsyn till bestämmelserna uti här i riket gällande sjölag och allmän svensk sjöförsäkringsplan försäkringen måste anses omfatta jämväl förenämnda hyra till besättningen, och rederiet följaktligen vore berättigadt att äfven för sistnämnda belopp utbekomma godtgörelse af bolaget,

föreskrifver Rådstufvurätten att dispachen skall i enlighet härmed rättas.

Från detta beslut voro Skeppsredaren John E. Olson, Disponenten Justus A. Waller och Sjökaptenen H. W. P. Wetterström skiljaktiga och yttrade:

Olson: „Redaren fordrar ersättning från försäkringsgifvaren å „Haveripengar" för kost och månadshyror under uppehållet i Dover med £ 172, 2, 3, under påstående att den „tillfälliga omständighet" att han vid befraktningsaftalets uppgörande ingått på att dispache skall uppgöras efter Engelsk lag och Lloyds sedvänja ej kan förringa hans rätt att försäkra jemväl denna post, som enligt hans förmenande vid fartygets lyckliga ankomst skolat ersättas af fartygets försäkringsgifvare som enskildt haveri och likställas med reparationskostnader och liksom dessa är ett försäkringsbart intresse för rederiet. Om öfverhufvudtaget någon del af ifrågavarande £ 172, 2, 3, kunnat ifrågasättas som ersättningspliktigt i dylikt fall måste först afdrag ske för besättningens arbete under haveriet i Dover med vaktning i land af lasten £ 14, 12, 0, för dess lossning och uppläggning £ 76, 10, 0, samt bringande till fartyget och återinlastning £ 78, 7, 6, af hvilka två senare poster sannolikt närmare 40 % utgöres af folkets arbete och inbegripes i posten £ 172, 2, 3, samt särskildt belastats haveriet och fördelats i engelska dispachen, de två första beloppen som gemensamt haveri och återinlastningen ersatts af lastens målsman samt vidare afdrag göras för hvad som enligt befraktningsaftalet alltid måst bäras af redaren, nämligen det som pro rata under andra villkor skolat falla på och ersättas af lasten och fraktförskottet. Om emellertid redaren önskat skydda sig för någon del af eller till och med för hela omtvistade beloppet £ 172, 2, 3, hade han bort angifva detta vid försäkrande af „Haveripengar" genom tillägget „inklusive kost och månadshyror till besättningen", men då han så ej gjort, pröfvar jag rätt att i detta afseende fastställa den af dispachören derutinnan gjorda utredningen".

Waller: „Den af rederiet för hyra och kost fordrade summan £ 172, 2, 3, motsvarar hela utgiften för hyra och kost till befäl och besättning under tiden för fartygets uppehåll i Dover; men den i London den 15 Oktober 1902 öfver haveriet i Dover utgifna dispachen gifver oförtydbart vid handen, att kaptenen för sitt rederis räkning i haveriet tillerkänts ersättning för en del af de arbeten, som besättningen under samma tid utfört, nämligen för arbete under utlossning af lasten med återintagning af lasten samt med vakthållning, sistnämnda post ensamt för sig uppgående till ett belopp af £ 14, 12, 0. Vid sådant förhållande måste man

för att finna det belopp, som för hyra och kost i verkligheten utgått af rederiets egna medel och som alltså kan ifrågakomma att af försäkringsgifvaren nu ersättas, från förenämnda totalutgift £ 172, 2, 3, afdraga hvad af rederiet redan på ofvannämnda sätt utbekommits i form af ersättning för de af besättningen under samma tid i haveriets tjenst utförda arbeten. Af stadgandet i Sjölagens § 188 punkt 7, framgår att i det gemensamma haveriet i Dover, derest detta reglerats i enlighet med svensk lag och allmän svensk sjöförsäkringsplan af November 1896, rederiet skola erhålla ersättning för sin efter ofvannämnda afdrag kvarstående nettoutgift för hyra och kost till befäl och besättning under uppehållet i nödhamnen Dover. Emellertid har i det för ifrågavarande resa uppgjorda certepartiet intagits den bestämmelse att i händelse af haveri dispache skulle uppgöras enligt engelsk lag och i följd häraf har i förbemälda i London den 15 Oktober 1902 utgifna dispashe rederiet frånkänts all rätt till ersättning i gemensamt haveri för nämnda nettoutgift. Den omständigheten, att rederiet ingått på en dylik bestämmelse i certepartiet, har alltså berövat rederiet rätt att i gemensamt haveri utfå den til sammanlagdt 1830/2465 uppgående andel af berörda nettoutgift, som vid reglering enligt svensk lag och sjöförsäkringsplan skolat falla på lasten och fraktförskottet. Då likväl försäkringsgifvaren icke, såvidt visadt blifvit, åtagit sig försäkring på andra villkor än som innefattas i svensk lag och allmän svensk sjöförsäkringsplan af November 1896, kan ersättningsskyldighet honom åläggas allenast för den till sammanlagdt $\frac{635}{2465}$ uppgående andel af merberörda nettoutgift, som vid reglering efter sådan grund skolat i gemensamt haveri drabbat fartyget och restfrakten. Jag pröfvar alltså rättvist endast i så måtto bifalla rederiets talan ifråga om ersättning för hyra och kost till befäl och besättning att rederiet för barkskeppet „Aurora“ tillerkännes ersättning för $\frac{635}{2465}$ af det belopp, som återstår sedan från hela summan af hyra och kost under tiden för fartygets uppehåll i Dover £ 172, 2, 3, afdragits hvad af rederiet enligt den i London den 15 Oktober 1902 utgifna dispachen utbekommits såsom ersättning för de af besättningen under samma tid utförda arbeten; börande dispachen i denna del rättas“.

Wetterström: „Hvad de försäkrade haveripengarna vidkommer finner jag att den till £ 172, 2, 3 fordrade ersättning

för mat och månadspenningar till besättningen under fartygets uppehåll i nödhamn bör inbegripas i den med bolaget afslutade försäkring af haveripengar till 12 000 kronor, dock att nämnda belopp £ 172, 2, 3, bör minskas med hvad som i haveriet blifvit befälhafvaren ersatt för det af besättningen i haveriets tjänst utförda arbete i nödhamnen såsom vakthållning, lossning, inlastning och stufning af lasten. I Lloyds dispache London den 30 Sept. 1902 äro dessa poster upptagna med £ 14, 12, 0, hvilket helt ersatts af lasten, samt med resp. £ 78, 7, 6, och £ 76, 10, 0., ersatta af frakt och i gemensamt havari. Af den i nämda Lloyds dispache intagna brefvexling framgår, att lossningen och lastningen verkställts hufvudsakligen med fartygets egen besättning, men att befälhafvaren äfven dervid engagerade och sjelf betalade extra arbetare från land, dock lemnas ingen upplysning om huru stort belopp han för extra arbetare betalat.

Under dessa omständigheter och intill styrkt blifvit att annorledes förfarits finner jag besättningens arbete för haveriets räkning ersatts med hela beloppet för vakthållning £ 14, 12, 0.
halfva beloppet af lossningskostnader och uppstapling på land £ 76, 10, 0 ..... £ 38, 5, 0.
samt halfva beloppet af lastning och stufning £ 78, 7, 6. £ 39, 3, 9.

tillsammans £ 92, 0, 9.
hvilket alltså bör frändragas det uppgifna beloppet för mat och månadspengar ..... £ 172, 2, 3.

gifvande £ 80, 1, 6.
som ökadt med 5 % försäkringskostnad ..... £ 4, 0, 1.

eller £ 84, 1, 7.
utgör det belopp, hvarmed de i dispachen d. 28 Nov. 1903 upptagna haveripengar böra ökas, ... £ 552, 4, 2.

hvadan ..... £ 636, 5, 9.
rätteligen utgöra haveripengar.
Enligt Lloyds dispache London 25/6 1903 har vid „Aurora"s senaste haveri räddats för rederiet ett nettovärde af ..... £ 311, 11, 6.

som från haveripengerna afdrages. Skilnaden mellan dessa belopp ..... £ 324, 14, 3.

à 18:20 Kr. 5909:77 åligger det således bolaget att utgifva för haveripengar til G. Holm."

Bolaget besvärade sig hos Kungl. Maj:t under yrkande att dispachen måtte fastställas till vederbörlig efterrättelse.

Holm bestred ändringssökandet.

Nedre Revisionen hemställde, att Kungl. Maj:t måtte finna skäl ej vara anfördt till ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpligta bolaget att ersätta Holms kostnader å målet hos Kungl. Maj:t med 50 kronor jemte hvad som åtginge till lösen af Kungl. Maj:ts utslag.

Justitieråden *Skarin*, *Lindbäck* och *Thollander* biföllo Nedre Revisionens betänkande.

Justitieråden *Huss*, *Petersson* och *Friherre Marks von Würtemberg* funno ej skäl att i Rådstufvurättens utslag göra annan ändring än att vid den deri föreskrifna rättelse i dispachen, hvilken rättelse borde af dispachören verkställas, skulle iakttagas att, såsom dispachen öfver första haveriet gåfve vid handen, en del af det för hyra till och underhåll af befälhafvaren och besättning upptagna beloppet, 172 £ 2 sh. 3 pence, blifvit rederiet ersatt derigenom, att till godtgörande såsom haverikostnader upptagits betalning för arbete, som besättningen utfört vid lastens lossning, bevakning samt återinlastning och stufning.

Högsta Domstolens beslut skulle affattas i enlighet med den af Justitieråden Skarin, Lindbäck och Thollander uttalade mening.

10.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 11. Januar 1905.

Sygeplejerske Frøken Elvine Petersen
(Overretssagfører Lévysohn)

mod

Det forenede Dampskibsselskab
(O.R.Sagfører Simonsen).

Bestemmelserne i *Søloven § 91 og § 98* ansees ikke anvendelige overfor en Sygepleierske paa et Udvandrerskib, der var ansat paa Grundlag af nogle af Politidirektøren i Kjøbenhavn fastsatte Betingelser for Ansættelse af Sygepleiersker i Udvandrerskibe. Disse Betingelser antoges at indeholde en *udtømmende* Angivelse af de Omstændigheder, under hvilke Afskedigelse kunde finde Sted med kortere Varsel end de vedtagne 6 Uger.

Sagsøgerinden: Sygeplejerske Frøken Elvine Petersen blev i Juni 1903 af de Indstævnte: Det forenede Dampskibsselskab antagen som Sygeplejerske paa det de Indstævnte tilhørende Udvandrerdampskib „Oscar II" med en Løn af 70 Kr. maanedlig foruden Ophold og Bespisning ombord samt saaledes, at Forholdet paa begge Sider kunde opsiges med 6 Ugers Varsel. Den med Sagsøgerinden indgaaede Overenskomst blev ikke godkendt for Mønstringsbestyreren, men hun blev optagen paa den for hver Rejse — senest den 27de Januar 1904 — udfærdigede Skibsbemandingsliste og erkendte ved sin Underskrift i denne at være forhyret paa de i Søloven angivne Betingelser med nogle særlige Vilkaar, som ere uden Betydning her under Sagen. Den 28de Februar 1904 led „Oscar II" Havari ved Christianssand, og, medens Skibet derefter henlaa ved Flekkerø, modtog Sagsøgerinden en Skrivelse fra de Indstævnte af 22de s. M., som indeholdt Meddelelse om nogle af Politidirektøren her i Staden den 16de s. M. — i Henhold til Justitsministeriets Tillæg af 9de September 1903 til Reglementet for Tilsynet med den direkte Befordring af Udvandrere — fastsatte Betingelser for Ansættelse af Sygeplejersker

i Udvandrerskibe. „Oscar II" blev som Følge af Havariet udygtigt til videre Rejse og gik til Kiel for at underkastes Reparation. Under Skibets Ophold der modtog Sagsøgerinden den 26de Marts Ordre til at rejse til København, idet der samtidig udbetaltes hende Løn til den nævnte Dag inklusive. Sagsøgerinden afreiste strax til København, idet hendes Rejse og Underhold paa Rejsen blev betalt af de Indstævnte, og efter hendes Ankomst hertil tilbød de Indstævnte hende Plads som Sygeplejerske i det dem ligeledes tilhørende Udvandrerdampskib „Hellig Olav". Denne Plads nægtede Sagsøgerinden at modtage, hvorefter de Indstævnte i en Skrivelse af 30te Marts tilkendegav hende, at de betragtede Forholdet mellem hende og Selskabet som løst.

Da Sagsøgerinden mener, at de Indstævnte have været uberettigede til saaledes at afskedige hende uden Varsel, paastaar hun dem under denne Sag tilpligtede at betale

1. Løn for 46 Dage, beregnet efter 70 Kr. maanedlig, nemlig for Tiden 27de—30te Marts 1904 og for et Tidsrum af 6 Uger derefter ..... 105 Kr. 86 Øre
2. Kostpenge à 1 Kr. 75 Øre pr. Dag i 45 Dage, nemlig for Tiden 28de—30te Marts og for 6 Uger derefter ..... 78 - 75 -

og 3. Godtgørelse for Logis i 46 Dage..... 45 - 00 -

ialt 229 Kr. 61 Øre

med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 17de Maj 1904.

De Indstævnte paastaar sig frifundne, idet de hævder, at de, da „Oscar II", som nævnt, var blevet udygtigt til Rejsen, i Henhold til Sølovens § 91 have været berettigede til at afskedige Sagsøgerinden som anført, og at hun derefter ifølge Sølovens § 98 kun har haft Krav paa Løn til Afskedigelsen, der efter de Indstævntes Formening maa anses at have fundet Sted den 26de Marts, og paa fri Hjemreise med Underhold til nærmeste indenlandske Havn, for hvilke Krav hun er fyldestgjort.

Sagsøgerinden bestrider, at de nævnte Bestemmelser i Søloven kunne finde Anvendelse paa hende.

Medens det er uden tilstrækkelig Føje, naar de Indstævnte ville have hende betragtet som havende henhørt til det egentlige Skibsmandskab, maatte hun efter sin Stilling henregnes til de i Sølovens § 108 nævnte Personer, der efter Paragrafens 2det Stykke med den nævnte Undtagelse have samme Rettigheder som Mandskabet, forsaavidt de ere antagne af Skipperen eller Rhederiet. De ovennævnte af Politidirektøren fastsatte Betingelser for Ansættelse af Sygeplejersker i Udvandrerskibe, der, som af Sagsøgerinden hævdet, maatte gælde ogsaa for hendes Tjenesteforhold fra den Dag, hun fra de Indstævnte modtog Meddelelse om dem, findes imidlertid at medføre, at Sølovens §§ 91 og 98 ikke kunne komme til Anvendelse paa den omhandlede Afskedigelse. Selv bortseet fra, at det i disse Betingelsers Punkt 2, overensstemmnnde med Justitsministeriets anførte Reglementstillæg, bestemmes, at Ansættelsen sker af Politiøvrigheden, maa dette Resultat nemlig blive en Følge af, at Punkt 5 — efter at der ved sidste Stykke af Punkt 3 er hjemlet Sygeplejerskerne Ret til at fratræde Tjenesten, saafremt Hjemrejsen ikke finder Sted inden 3 Uger efter Ankomsten til Amerika, — bestemmer, at de med den nævnte Undtagelse antages med en gensidig Opsigelsesfrist af 6 Uger, dog med den Betingelse ved Antagelsen, at de fratræde ved Skibets Hjemkomst, hvis det viser sig, at de ikke kunne taale Søen eller efter Skibslægens Skøn ere uskikkede til Sygeplejegerning ombord, idet denne Bestemmelse maa forstaas som indeholdende en udtømmende Angivelse af de Omstændigheder, hvorunder Sygeplejerskerne kunne afskediges med et kortere Varsel end 6 Uger, forsaavidt de ikke selv ved tilregneligt retsstridigt Forhold give Anledning til Afskedigelsen.

Idet Sagsøgerinden, der maa anses afskediget den 30te Marts 1904, som Følge heraf har Krav paa Løn og Kostpenge som af hende paastaaet, hvorimod der ikke vil kunne tilkendes hende Godtgørelse for Logis, ville de Indstævnte være at tilpligte at betale hende 184 Kr. 61 Øre med Renter 5 % aarlig fra Stævningens Dato.

Sagens Omkostninger, om hvis Tilkendelse der fra begge Sider er nedlagt Paastand, ville efter Omstændighederne være at ophæve.

Under Sagen foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Det forenede Dampskibsselskab bør til Sagsøgerinden: Sygeplejerske Frøken Elvine Petersen betale 184 Kr. 61 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 17de Maj 1904, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger hæves.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 8. Betænkning angaaende Forstaaelsen og Rækkevidden af § 44 sidste Afsnit i revideret almindelig norsk Søforsikringsplan af 1894. Af Dispachør Th. Ameln. — 9. Kungl. Maj:ts utslag: Sjöförsäkringsaktiebolaget Öresund mot Hufvudredaren før barkskeppet „Aurora", G. Holm i Halmstad. — 10. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Sygeplejerske Frøken Elvine Petersen mod Det forenede Dampskibsselskab.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 4-5	Aargang VI	1905

11.

Angaaende Forstaaelsen af § 44, sidste Afsnit i revideret almindelig norsk Sjøforsikringsplan af 1894.

Af Konsul *Chr. Th. Boe,* Arendal.

I Anledning af Dispacheur *Amelns* Betænkning herom indtaget i „Samling af Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender" Aarg. VI No. 3 1905, skal jeg tillade mig at fremkomme med en Del Bemærkninger.

Efterat have redegjort for „Plankomitéens" Bemærkninger, samt efter Anførsel af de §§ i Sjøloven, som nødvendiggjorde Afsnittets Indførelse i Planen, yttrer Herr Dispacheur *Ameln* følgende:

„Jeg tror, at Aarsagen til den Begrebsforvirring, der hersker med Hensyn til Reders Ansvar er, at man ikke nøie holder ud fra hinanden 3 forskjellige Retsforholde, men roder dem sammen til en „Floke", som man saa ikke kan finde ud af igjen".

Jeg frygter imidlertid for, at Herr *Ameln* ved at holde disse 3 Retsforholde ud fra hinanden ikke er tilstrækkelig opmærksom paa den Forbindelse, der er og maa være mellem dem, saa at

han derved kommer ind i saadanne Modsigelser, at „Floken" saa langt fra løses, men tvertimod bliver endnu mere indviklet.

Efterat have citeret de 3 Retsforholde anfører han for at illustrere sin Paastand følgende Exempel:

Et Skibs Forsikringsværdi er	Kr.	100 000,00
Bruttofragtens Beløb er	„	20 000,00
Tilsammen	Kr.	120 000,00

Af et Kollisionsansvar bærer altsaa Skibet $^{10}/_{12}$ Dele, Bruttofragten $^{2}/_{12}$ Dele.

Dette Ansvarsforhold bliver uforandret ogsaa i følgende Tilfælde:

a) hvis der er betalt „Fragtforskud", selv om det ikke paaligger Bortfragteren at tilbagebetale det i Tilfælde af, at ingen Fragt optjenes. Fragtforskuddet kommer i denne Forbindelse ikke til Fradrag i Fragtens Bidragsværdi.

b) om Skibet har faaet betydelig Skade, saa at dets Værdi t. Ex. reduceres til Kr. 20 000,00, medens Fragten er oppebaaret med fuldt Beløb t. Ex. Kr. 20 000,00".

Konsekvensen af denne Paastand er saaledes, at hvis Kollisionsskaden skulde løbe op til Kr. 120 000,00, bærer Skibet $^{10}/_{12}$ Kr. 100 000,00, og Fragten $^{2}/_{12}$ Kr. 20 000,00, men da Skibet efter Kollisionen ikke er værd mere end Kr. 20 000,00, kan Fordringshaveren kun holde sig til Skibet for dette Beløb, men desuden til Fragten for Kr. 20 000,00.

Da imidlertid Fragten er betalt forskudsvis, maatte Fordringshaveren for samme gjøre personligt Krav hos Rederen gjældende for sin Fordring. Men dette staar igjen i direkte Modstrid med de i Punkt 2 af ham anførte Retsforholde, hvor der siges „mere end der kan udbringes af Skib eller reklameres af Fragten, kan Fordringshaveren ikke faa; thi noget *personligt* Ansvar ligeoverfor ham *eksisterer* ikke for Rederen".

Ligeledes maa den logiske Konsekvens af Herr *Amelns* Paastand være, at hvis det lykkes Rederens Kaptein og Mandskab at redde, hvad er i Behold af Sjøpantekreditors Pant i Skib og Fragt, vil Rederen efter det anførte Exempel blive ilagt en Bod af Kr. 20 000,00, hvorimod han, hvis Skibet forulykker efter Kollisionen, kun mister Skibet, og hvis samme er assureret, stikker Assurancesummen i sin Lomme og beholder det hele oppebaarne Fragtforskud. Det er i Sandhed en farlig Lære, der ikke

skal opmuntre til at redde, hvad der reddes kan for en Sjøpantekreditor.

Endvidere siges der i det anførte Exempel, „hvis Kollisionsskaden er Kr. 36 000,00, holder Fordringshaveren sig til Skibets Salgssum for Kr. 20 000,00 og til Fragten for Kr. 16 000,00; men ved Erstatningsopgjør med de respek. Assurandører bærer Kaskoassurandøren fremdeles de $^{10}/_{12}$ Dele med Kr. 30 000,00 og Fragtassurandøren $^{2}/_{12}$ Dele med Kr. 6 000,00".

Men hvorledes kan der bæres noget af Fragtassurandøren, naar der ikke er eller kan eksistere nogen Fragtassurandør, hvis den hele Fragt er betalt forskudsvis; thi da er der ingen Fragt, der kan forsikres for Rederens Regning.

Naar Herr *Ameln* endvidere anfører, at Fragten indgaar allerede ved Reisens Begyndelse med sit fulde Bruttobeløb som en integrerende Del i Skibsformuen, saa gjælder dette kun for det Tilfælde, at der intet Forskud er erholdt paa Fragten. Er der derimod betalt Forskudsfragt, der ikke skal tilbagebetales, indgaar denne uomtvistelig som en integrerende Del i Ladningsformuen og kan da selvfølgelig kun den Bruttofragt, der er forfalden ved Ankomst til Bestemmelsesstedet indgaa som en integrerende Del i Skibsformuen.

Efter Herr Dispacheur *Amelns* Paastand maa derfor uundgaaeligt de 3 Retsforholde, der af ham opstilles, komme i absolut Modstrid med hinanden, saavel i hvad der angaar Sjøloven som Planen, og man kan efter hans Fortolkning ikke komme over det ømme Punkt og det mod ethvert moralsk Begreb stridende Princip, at Rederen af et Skib skal blive uheldigere stillet ved at hans Kaptein og Mandskab anstrænger sig for at redde, hvad reddes kan for Sjøpantekreditor og Ladningseier, end ifald de sørgede for at blive af med Skibet efter en Kollision.

Heller ikke kan man ret vel komme fra, at naar der for Rederen intet personligt Ansvar er udover Skibsformuen, maa han kunne overlade Fordringshaveren Pantet og dermed være fri for ethvert videre Ansvar; hvoraf igjen følger at der i Kollisionstilfælde ikke kan komme til at opstaa Ansvar for Rederen udover hvad der er i Behold af Skib og Fragt paa Bestemmelsesstedet.

Enten Rederen efter en Kollision taber Skib og hvad der er i Behold af Fragt totalt, eller det tabes ved Ansvar for Skade anrettet paa andet Skib og Ladning, kommer ud paa et for Rederen.

Tabes Skibet totalt, bliver der intet at faa for Sjøpantekre-

ditor, men bliver der noget i Behold af Skib og Fragt, kan han kun holde sig til samme, saa langt det rækker, og dermed har han naaet Grændsen for sit Krav paa Rederen. —

Med Hensyn til Reders Ansvar under Timecharterbefragtning udtaler Herr *Ameln*, „at dette efter hans Formening er Bortleie af den hele Skibsformue (Skib og Fragt) mod en vis maanedlig Betaling (Leie), og at den Omstændighed at Rederen bortleier Skibsformuen ikke rent juridisk seet, kan paa nogen Maade forandre hans paa denne Formue baserede, ved udtrykkelig Lovbestemmelse fastslaaede Ansvarsforhold ligeoverfor Trediemand". Ogsaa med denne Paastand kommer Herr *Amelns* 3 forskjellige Retsforhold i Modsigelse med hinanden.

Ved at anse den Fragt, der tilhører en Tidsbefragter, som udgjørende en integrerende Del af Rederens Skibsformue, vil Konsekvensen deraf blive den samme som ved Forskudsfragt. Fordringshaveren vil ikke kunne gjøre sin Ret gjældende uden ved personligt Krav paa Rederen.

Herr *Ameln* indrømmer ogsaa, at det vistnok vil være vanskeligt for ham at gjøre sin Ret gjældende, og det maa vel medgives, at han efter Punkt 2 i Herr *Amelns* Retsforhold, hvorefter der intet personligt Ansvar er for Rederen, det heller ikke lader sig gjøre for Fordringshaveren at reise noget Krav paa Rederen for samme.

Konsekvensen af Paastanden er ogsaa den samme, som ved Forskudsfragt, at man ikke kommer forbi det farlige Punkt, at hvis det efter en Kollision lykkes at bjerge i Havn, *Skibet for Sjøpantekreditor*, *Fragten for Tidsbefragteren*, *Ladningen for Ladningseieren*, skulde Rederen i alle saadanne Tilfælde under Tidsbefragtning ilægges en Bod, som kanske imellem kunde blive større end hele Skibets Værdi, hvorimod Ansvaret fuldstændig bortfalder, om Skibet forulykker efter Kollisionen, og Rederen beholder sin Assurancesum for Skibet, hvis det var forsikret.

Videre siger Herr *Ameln:* „Men de under Punkt 3 anførte Retsforhold berøres ikke deraf. § 44 sidste Passus vil ogsaa her være gjældende ved Opgjøret mellem Rederen og hans Assurandør".

Ogsaa her maa jeg spørge paa hvilken Fragtassurandør skulde Ansvaret mellem Kaskoassurandør og Fragtassurandør efter § 44 sidste Passus fordeles, naar den Tidsbefragteren tilhørende Fragt ikke af Rederen kan forsikres?

Ligeledes udtaler Herr *Ameln*, „at den Omstændighed, at Fordringshaveren kun holder sig til Skib eller Fragt forandrer

selvsagt intet i Rederens Forhold ligeoverfor Assurandøren. Dette vil ogsaa være indlysende, naar man tænker paa lignende Forholde ved Havarigrosse".

Jeg skal hertil bemærke, at der er en ganske væsentlig Forskjel paa den Ret, en Fordringshaver for Havarigrosse har, mod den Ret en Fordringshaver har for en Kollisionsskade. For begges Fordringer er der intet personligt Ansvar udover Skibs- og Ladningsformuen, men i førstnævnte Tilfælde ligger til Grund Redning af saavel Skibsformuen som Ladningsformuen med Heftelse og Retentionsret, saavel i Rederens Skibsformue (Skib og Fragt i Behold), som i Ladningseierens Ladningsformue (Ladning og Forskudsfragt), medens en Fordringshaver for en Kollisionsskade ikke kan holde sig til eller har nogen Retentionsret i Ladningsformuen, men kun i Skibsformuen (Skib og Fragt i Behold og ikke udover samme kan gjøre noget personligt Ansvar gjældende, da Rederen, hvis Ansvaret overstiger, hvad der er i Behold, kan overlade Pantet til Søpantekreditor.

Det forekommer mig, at det ikke er ganske frit for, at Konsul *Boe* gjør sig skyldig i saadan Sammenblanding af Lovregler og Forsikringsbetingelser, som Dispachør *Ameln* advarer imod. De to Ting bør holdes ude fra hinanden, og jeg vil begynde med Søloven.

Hovedreglen indeholdes i Sølovens § 7 og § 8, som i visse Tilfælde begrænser Rederens Ansvar til *Skibsformuen, det er Skib og Fragt.* Spørgsmaalet, som det foreligger her, er ikke, hvilken Ordning af Rederens Heftelse med Fragten, der fra et Rederstandpunkt vilde være den heldigste, men derimod hvad Søloven bestemmer i saa Henseende. Saavidt jeg kan følge Konsul *Boe*, er der to væsentlige Punkter, som vi ikke er enige om, nemlig om Rederens Heftelse, naar der er ydet Fragtforskud, som ikke skal tilbagetales, og naar Skibet seiler under Tidscerteparti, (Maanedsbefragtning). Ved Undersøgelsen af disse Spørgsmaal er jeg gaaet ud fra følgende Sætning i de norske Motiver (Side 19), som forekommer mig at være vel begrundet:

Det gaar dog ikke an at lade Kreditors Ret være afhængig af Debitors vilkaarlige Transaktioner med Trediemand, saa at Lovreglen helt og holdent kunde eluderes ved at betinge. Forskudsfragt.

Ved Siden af denne Sætning stiller jeg følgende, som forekommer mig at være dens nødvendige Konsekvens eller maaske snarere en Anvendelse af den i en enkelt Retning:

Søpantets Værdi bør ikke forøges derved, at Rederen i det foreliggende Tilfælde har truffet Aftaler med Hensyn til Fragtens Betaling, som giver ham en gunstigere Stilling, end Søloven hjemler ham ved § 151.

Naar man skrider til Undersøgelsen med disse Sætninger som Grundlag, faar man saamegen Sammenhæng og Konsekvens i Reglen om Redernes Ansvar med Fragten, som det overhovedet er muligt at opnaa, om end jeg villig skal indrømme, at det alligevel er smaat bevendt i saa Henseende. Vi faar ved Fortolkningen holde os til Lovens Ord, som er *Skib og Fragt*, hverken mere eller mindre, og Fragten er den Fragt, som betales for Gods, der ankommer i Behold til Bestemmelsesstedet[1]). Naar mit Skib paa Reise over Nordsøen til en engelsk Havn overseiler et andet Skib, hefter jeg altsaa med mit Skib og Fragten, som f. Ex. er 5000 Kroner; men hvis mit Skib under nøiagtig de samme Omstændigheder gjør Ulykke underveis til en australsk Havn, straffer Loven mig, fordi jeg indlader mig paa saa vidtløftige Foretagender, med et yderligere Ansvar paa 40 000 Kroner, naar Fragten til Australien er 45 000 Kroner! Det er imidlertid ikke her Stedet at fortabe sig i Gisninger over, hvad der kan have motiveret en tilsyneladende saa besynderlig Ansvarsregel —

[1]) Maa det i denne Forbindelse være mig tilladt at gjøre opmærksom paa, at det ikke er sproglig korrekt at udtrykke Ansvarsreglen saaledes, at Rederen hefter med, hvad han har *sat ivove paa Søen*. Hele Bruttofragten er ikke *sat ivove*. Rederen sætter ikke andet ivove end de Udlæg, han afholder for at optjene Fragten. Det, som maatte blive tilovers, er ikke *sat ivove*. Man risikerer noget for at tjene noget, men Fortjenesten sættes ikke ivove.

vi faar tage den, som den er, saalænge den staar ved Magt, og alene ved Fortolkning søge at redde den Smule Mening og Konsekvens, der kan tilveiebringes.

Nu indrømmer jeg, at Konsul *Boe* har en særdeles god Trumf paa Haanden. Han siger nemlig, at hvis Rederen hefter med uigjenkaldelig betalt Forskud, naar Skib og Ladning reddes men ellers ikke, saa er det en daarlig Regel, fordi Redningen af Skib og Ladning da vilde medføre Tab for Rederen, som han ellers vilde være fri for. Han bliver nemlig da efter min Fortolkning ansvarlig med Fragtforskuddet i Medfør af § 272, medens han vilde beholde det, om det ikke lykkedes at redde Skib og Ladning. Det samme gjælder, naar Skibet seiler under Tidscerteparti. Jeg indrømmer fuldt ud Vægten af dette Argument, og jeg betænker mig ikke paa at give Herr *Boe* Medhold i, at Rederen i alle Tilfælde bør have Lov at beholde sit Fragtforskud. Men Lovens Ord og de ovenfor opstillede Sætninger er imod det, og jeg tror, at vore Domstole vil anse sig bundne derved. Hertil kommer, at Lovens Regel, hvorledes den end fortolkes, uundgaaelig maa føre til saadanne Konsekvenser, som Konsul *Boe* med Rette anser som høist uheldige. Sæt, at mit Skib paa Reise til Australien efter Kollisionen kommer ind til en engelsk Havn, hvor der maa foretages forskjellige Reparationer, for at Reisen kan fortsættes. Efter fuldendt Reparation maa jeg lade mit Skib forsætte Reisen, *endskjønt det alene bliver til Benefice for Søpantekreditor.* Denne Konsekvens af Lovens Regel kan man ikke komme fra, hvor urimeligt og meningsløst det end er, saa Loven gyser ialfald ikke tilbage for saadanne, visselig høist uheldige, Konsekvenser, der just ikke skal opmuntre til anstrengende Redningsforsøg.

Hvad der for mig staar som det vanskeligste at faa System og Sammenhæng i, er Udstrækningen af det personlige Ansvar efter § 272, naar Fragten er indbetalt til Rederen. Hele Fragten er f. Ex. 20000 Kroner, og den betales, medens Skibet befinder sig paa Reisen. Underveis kolliderer Skibet under saadanne Forhold, at Rederen maa af med hele Fragten. Det er formentlig

klart, at alle de 20 000 Kroner, skal han ikke af med; thi der er en Mængde Søpantekreditorer fra Lastepladsen, som han allerede har tilfredsstillet. Der er betalt Havneafgifter, Stevedorens Regning er betalt osv., og det er altsammen Fordringer, som var forsynede med Søpant i Fragten, hvorfor jeg antager, at deres Beløb maa fratrækkes. Saa er der alle de lignende Kreditorer fra Bestemmelsesstedet, hvis Fordringers Beløb vel ogsaa maa fratrækkes, og saa først bliver Resten at udbetale til Dækning af Kollisionsansvaret, saavidt jeg kan forstaa. Men nu Mandskabets Hyre? Er Rederen ogsaa berettiget til at sige, at den er betalt ud af de 20 000 Kroner, skjønt han er personlig ansvarlig for Hyren med sin hele Formue? Det maa han vel være berettiget til. Men naar nu Rederen først faar de 20 000 Kroner efter endt Udlosning, og han har bestridt Udgifter paa Lastepladsen samt betalt Forskud paa Hyre af egen Lomme, skal da Søpantekreditorerne paa Bestemmelsesstedet have Lov til at tage samtlige 20 000 Kroner? Efter min Mening bør deres Stilling saavidt muligt være ganske den samme, enten Fragten er betalt forskudsvis eller ei.

Ved Maanedsbefragtning har jeg antaget, at Rederen hefter personlig med gangbar Fragt, men formodentlig maa han da have Ret til at fratrække de Beløb, som regelmæssig vilde medgaa til Dækning af saadanne Udgifter paa Laste og Losseplads, hvorfor der normalt haves Søpanteret i Fragten[1]), altsaa almindelige Havneudgifter herunder vel ogsaa indbefattet Maskinkul for Reisen, skjønt det meget ofte hænder, at Rederen ved almindelig Reisebefragtning kontraherer derom selv, saa at Kreditor ingen Søpanteret har, og skjønt det overhovedet er meget vanskeligt at afgjøre, hvilke Fordringer, der regelmæssig og normalt er forsynede med Søpant.

Naar Skibet er bortfragtet paa saakaldt *Net Charter* har jeg antaget, at de almindelige Havneudgifter maa tillægges for at

[1]) Det samme gjælder, naar Rederen i Medfør af § 272 bliver personlig ansvarlig *med* (ikke *for*, som der staar i Søloven) gangbar Fragt, fordi Godset er afladet for hans egen Regning.

bestemme den Fragt, hvormed Rederen hefter. Meningen hermed er alene, at Pantekreditor ikke bør lide noget Tab ved denne særlige Ordning af Bortfragters og Befragters Forpligtelser. Det er derfor kun, naar Befragteren undlader at opfylde sine Forpligtelser med Hensyn til Betaling af Havneudgifterne, og Trediemand da kan holde sig til og faktisk holder sig til Skib og Fragt, at jeg formener, at Rederen af egen Lomme maa betale disse Udgifter — han kan ikke nøies med at henvise Kreditorerne til den mindre Fragt, han har betinget sig, fordi han skulde slippe fri for disse Udgifter. Jeg indrømmer at dette og meget andet af det, jeg har opstillet som Konsekvenser eller Fortolkning af gjældende Ret, ser temmelig vilkaarligt ud; det er imidlertid ikke min, men Lovens Skyld, og jeg tror ikke, det bliver bedre, forinden man kommer helt bort fra at lade Rederen hefte med Fragten ved Siden af Skibet. Saaledes som Skibsfarten har udviklet sig i de senere Aar og stadig udvikler sig henimod Anbringelse af stedse øgende Værdier i Skibene, burde der visselig ogsaa være liden Betænkelighed ved at indskrænke Rederiets Ansvar ialfald for Besætningens skadegjørende Handlinger til Skibet alene.

Hvad dernæst angaar Spørgsmaalet om Kaskoassurandørens Stilling efter den norske Plans § 44, da er den unegtelig adskillig mere simpel og ligefrem. Kaskoassurandøren svarer kun for sin forholdsmæssige Andel af Kollisionsansvaret, naar Skibet har Fragt paa Kjølen, og det maa være indlysende, at Kaskoassurandørens Forpligtelser i saa Henseende ikke kan bero paa, hvorledes Rederen ordner sig med Fragtens Betaling. Derfor er det ganske rigtigt, hvad Dispachør *Ameln* udtaler om, at Forskuddet ikke kommer til Afdrag i Fragten, selv om det ikke skal tilbagebetales i Tilfælde af, at Godset ikke kommer frem i Behold. Og hvad der gjælder om Fragtforskud, maa ogsaa gjælde Maanedsfragt. Kaskoassurandørens Pligter kan umulig være afhængig af Rederens Arrangement med Hensyn til Fragten — de maa blive de samme, hvorledes end Rederen har ordnet sig i saa Henseende.

Konsul *Boe* spørger, hvorledes noget Ansvar kan blive at bære af Fragtassurandøren, naar hele Fragten er forudbetalt, idet der da ikke er nogen Fragt, der kan forsikres for Rederens Regning. Hvis Herr *Boe* vilde henvende sig til Kaskoassurandørerne med dette Spørgsmaal, vilde de kunne svare: „Hvad kommer det os ved — vi skal ialfald kun betale vor Andel". Forøvrigt er det min Mening, at naar Rederen hefter med Fragtforskuddet, og han har betalt Befragteren Præmien for dettes Forsikring, saa har Befragteren derved overtaget Risikoen for Ansvar, som falder paa Fragtforskuddet, men det er altsammen noget, som ikke vedkommer Kaskoassurandøren.

Sluttelig skal jeg kun bemærke, at Konsul *Boe* vistnok misforstaar Dispachør *Ameln's* Yttring om, at der intet personligt Ansvar er for Rederen; hvad der hos ham kan reklameres af Fragtens Beløb i Medfør af § 272, repræsenterer det personlige Ansvar, men *derudover* kan det ikke gaa.

J. J.

12.

Norges Høiesteret, den 11 Februar 1905.

Vesteraalske Dampskibsselskab
(Advokat Johan Bredal)
mod
Bergenske Dampskibsselskab
(Advokat Gustav Blom).

Dampskibet „Raftsund" for Indgaaende til og Dampskibet „Astræa" for Udgaaende fra Svolvær støder sammen og tilføier hinanden adskillig Skade. S/S „Astræa" ansees af Høiesteret alene at have Skylden for Sammenstødet, dels fordi den i Strid mod en af Overlodsen i Henhold til *den norske Havnelovs § 36, jfr. § 23* udstedt Plakat, benyttede det østre Løb for Udgaaende istedetfor det vestre, dels ogsaa fordi den efter Omstændighederne maatte antages at have gaaet med for stærk Fart ud gjennem Løbet.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *Hambro:* I nærværende Sag blev ved Bergens Sjøret under 15 Januar 1904 afsagt saadan Dom:

„For den Skade, som ved Sammenstødet ved Svolvær den 17 December 1901 mellem Dampskibene „Raftsund" og „Astræa„

blev det sidstnævnte Dampskib tilføiet, bør Citantskabet, Vesteraalske Dampskibsselskab, til Indstævnte, (Kontracitantskabet) Bergenske Dampskibsselskab, betale saadan Erstatning, som bestemmes ved Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Indstævntes Bekostning, idet der af Skjønsbeløbet, som i intet Tilfælde maa overstige Kr. 5 332,40 fem — Tusinde tre Hundrede og to og tredive Kroner firti Øre — svares Renter efter 4 — fire — Procent aarlig fra 6 Marts 1902, til Betaling sker. Bergenske Dampskibsselskab bør for Vesteraalske Dampskibsselskabs Tiltale i denne Sag fri at være. Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven".

Dommen er afsagt under Dissens, idet Sørettens Formand voterede for, at Parterne skulde frifindes for hinandens Tiltale under Ophævelse af Sagens Omkostninger.

Ved Stævning af 10 Februar 1904 har Vesteraalske Dampskibsselskab indanket Sjøretsdommen for Høiesteret, hvor det har nedlagt saadan Paastand:

„At Appellanten, Vesteraalske Dampskibsselskab, frifindes for Indstævnte, det Bergenske Dampskibsselskabs, Tiltale og tilkjendes hos dette enten: principalt: Kr. 25 752,28 eller: subsidiært: Erstatning for Tab og Skade, tilføiet Appellanten samt Dampskibet „Raftsund"s Ladningseiere ved den under Sagen omhandlede Kollision, Erstatningen bestemt ved uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning;

samt for ethvert Tilfælde: 4 % aarlig Rente af Domsbeløbet eller Skjønsbeløbet fra 6 Marts 1902, til Betaling sker samt Sagens Omkostninger for begge Retter.

Den principale Paastand er under Sagen frafaldt, saaat Paastanden forsaavidt kun gaar ud paa Erstatning efter Skjøn.

Indstævnte, Bergenske Dampskibsselskab, har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet, subsidiært, at Indstævnte under enhver Omstændighed frifindes for Paastanden om Erstatning til Ladningseierne, samt at Indstævnte hos Appellanten tilkjendes Processens Omkostninger for Høiesteret.

Angaaende Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder henviser jeg til den afsagte Doms Præmisser.

Her for Retten er der af Appellanten fremlagt en Erklæring fra Overlodsen i Tromsø Distrikt af 22 September 1904, hvori sidstnævnte meddeler, at han allerede den 21 December 1901 havde telegraferet til Vesteraalskes Direktør som Svar paa Forespørgsel:

„omhandlede Paabud staar fremdeles ved Magt. Ingen Undtagelse gjort for Hurtigruternes Vedkommende". Videre er fremlagt en Skrivelse fra Havnedirektøren af 5 Oktober næstefter angaaende de nye Grændser for Svolværs Havn, efterat denne er undergivet Havnestyre. Endelig har Appellanten under et Tingsvidne i Kristiania ladet afhøre et Vidne, der som Passager havde medfulgt „Astræa" under Kollisionen, og som har forklaret sig om Ytringer, som i den Anledning skal være faldt fra en af „Astræa"s Styrmænd samt enkelte af dets Passagerer.

Jeg tilføier, at Uddraget af „Raftsund"s Journal, som ikke havde været fremlagt for Sjøretten, er fremlagt her i Høiesteret.

Jeg kommer til et fra Sjørettens temmelig afvigende Resultat, idet jeg hverken kan være enig med Rettens Majoritet eller dens Minoritet. Ved Afgjørelsen af, hvem der i nærværende Tilfælde maa ansees at have den væsentligste Skyld for det stedfundne Sammenstød, finder jeg ikke, som af Sjøretten gjort, at kunne sætte Spørgsmaalet om, hvorvidt den efter Arbeidsdepartementets Paalæg udfærdigede Plakat fra Overlodsen af Januar 1898 skulde være forbindende eller ikke, ud af Betragtning. Plakaten angiver sig udtrykkelig at angaa Ind- og Udseiling ved Svolvær og intimeres med, at den udgives „til Lettelse for Trafiken i Almindelighed og for i Taage og Snefog at forhindre Sammenstød". Dens positive Bud gaar ud paa, at al Udseiling fra Havnen sydover skal ske gjennem Løbet vestenom „Hvalbenet".

Jeg finder det ikke synderligt tvivlsomt, at Plakaten maa siges, hvad ogsaa Arbeidsdepartementet udtaler i sin Skrivelse til Havnedirektøren af 13 August 1897, at have tilstrækkelig Hjemmel i Havnelovens § 36 jfr. dens § 23. At der til „Havn" i disse §§'ers Forstand ogsaa maa regnes de nærmeste og nødvendige Tilløb til Havnen, synes mig ikke videre tvivlsomt, og det viser sig ogsaa, at da Havnen efter Sjøretsdommens Afsigelse lægges ind under regelmæssigt Havnestyre, bliver dens Grændser bestemt saaledes, at Havnens nødvendige Indløb, det østre og det vestre Løb, tages ind under Havnedistriktet. Hvad der fra Indstævntes Side har været anført for, at Plakaten, enten helt eller ialfald delvis, skulde være uforbindende, kan jeg ikke tillægge afgjørende Betydning, men finder paa den anden Side særlig at burde fremhæve, at det har vist sig, at den har været kjendt af omtrent samtlige de paa Svolvær trafikerende Kapteiner og Lodser, der i saa rigt Udvalg har været afhørt som Vidner under Sagen; specielt fremgaar det af „Astræa"s Sjøforklaring, at dennes Lods har kjendt

Plakaten. Det er derimod noget, hvorpaa der efter min Mening ikke kan lægges Vægt, naar mange af disse Kapteiner eller Lodser paa egen Haand eller ialfald uden nogen Støtte i Ordlyden af den Plakat, som efter Sjøfartslovens § 33 burde været dem nøie bekjendt, har opstillet forskjellige Indskrænkninger, saaledes at den ikke skulde gjælde om Natten eller i Mørke, eller at den ikke skulde gjælde Dampskibe overhovedet eller ialfald ikke Kystskibene eller kun skulde gjælde i Fisketiden. Alt dette er kun selvgjorte Indskrænkninger, der som sagt ingen Støtte har i Plakatens ubetingede Paabud. Hvorledes det hænger sammen med den af de tvende Lodser, 16 og 17 Kontravidner, i Sessionen 2 Marts 1903 omforklarede Samtale mellem dem og Overlodsen, hvilken sidste ved Anledningen skulde have tilladt, at Kystdampskibene trods Plakaten fremdeles benyttede det østre Løb for Udgaaende, staar langtfra klart for mig. Men hvorledes end Udtalelserne fra Overlodsen ved denne Leilighed kan have faldt, og uanseet om Lodserne virkelig i sin Forklaring korrekt har gjengivet, hvad Overlodsen her har sagt og ment, saa finder jeg det ganske uantageligt, at den udstedte og bekjendtgjorte Plakat uden andet end det gjennem de nævnte Kontravidner fremkomne Omstændigheder skulde kunne ansees ophævet eller tilbagekaldt i større eller mindre Omfang. Det er da heller ikke oplyst under Sagen, at „Astræa"s Vedkommende specielt ikke Lodsen havde Kjendskab til Resultatet af de nævnte Kontravidners Forhandlinger med Overlodsen, Forhandlinger, hvis angivelige Resultat jo bestemt strider mod det Telegram, som jeg tidligere har citeret fra samme Overlods til Vesteraalskes Direktør. At Plakatens Bud skulde indeholde noget, der enten var umuligt eller ialfald forbundet med væsentlig og alvorlig Fare særlig under Seillads ved Nattetider om Vinteren, har jeg heller ikke kunnet overbevise mig om. Jeg har vistnok seet, at der i saa Maade har hersket en meget bestemt og udbredt Opinion specielt inden Indstævntes og, om end muligvis i mindre Omfang, ogsaa inden Det Nordenfjeldske Dampskibsselskabs Kapteiner og Lodser, men det har dog vist sig, specielt efter at Sammenstødet havde fundet Sted, at Appellantens Dampbaade altid blev dirigerede denne Vei for Udgaaende uanseet Veir og Lysforhold, at Passagen har været praktikabel, og der foreligger ovenikjøbet en Række Vidneudtalelser om, at den heller skulde være at foretrække eller ialfald ikke være mere vanskelig og farlig end det almindelig anvendte østre Løb. Det viser sig forøvrigt ogsaa, at det vestre Løb har været benyttet for Udgaa-

ende, ogsaa før Sammenstødet fandt Sted, og det ikke blot af Appellantskabets, men af og til ogsaa af Indstævntes Skibe, særlig naar man derved undgik at møde et indgaaende Skib i østre Løb; et Vidne forklarer endog at have ført et Fartøi paa 2000 Tons „i mørke Natten" ud gjennem det vestre Løb. Jeg mener efter dette, at Plakatens Paabud aldeles ikke kan tilsidesættes under Henvisning til, at dens Indhold ikke skulde kunne praktiseres. Det var derfor, saavidt jeg har forstaaet, „Astræa"s Pligt, da det for Udgaaende blev opmærksom paa, at et Skib var for Indgaaende til Svolvær, at vige af til Styrbord og tage det vestre Løb. Derved vilde det hele Sammenstød have været umuliggjort, og jeg mener, at allerede denne enkle Sammenhæng medfører, at „Astræa" har Hovedskylden for Sammenstødet. At „Astræa", dengang den først observerede „Raftsund", havde kunnet vige af gjennem det vestre Løb, forekommer mig, selv om man lægger „Astræa"s egen Journal og Sjøforklaring til Grund, at maatte være indlysende. Den observerede det indgaaende Skib, „da det entrede Løbet"; men dette har under hele Sagen været antaget som Farvandet mellem Kjeø og Bekholmen. Den vidste da, at der var et Dampskib, som søgte ind til Svolvær, den vidste ligeledes, at dette Skib maatte gaa østre Løb opover, og den vidste eller burde have vidst, at dette Skib efter Plakaten havde fuld Ret til at gaa ud fra, at „Astræa" for Udgaaende vilde passere det vestre Løb, og fra det Punkt i Farvandet, som jeg har nævnt, var der ingensomhelst Hindring for „Astræa", om den havde villet, at gaa det vestre Løb. Dette er efter min Opfatning den Hovedskyld, som falder „Astræa" tillast. Men jeg er ogsaa med Sjørettens Formand enig i, at „Astræa" yderligere har ladet komme sig tillast endnu en Feil eller Uforsigtighed: den har brugt for stor Fart. Jeg antager, at man maa gaa ud fra de af „Astræa"s Maskinist som 4 Vidne under Sjøforklaringen givne Oplysninger, som to Gange sees af „Astræa"s Sagfører for Sjøretten at være anførte uden nogensomhelst Protest mod eller Bemærkning om Oplysningernes Rigtighed. Efter disse Oplysninger finder jeg at maatte antage, at „Astræa" har gaaet med fuld Fart indtil omtrent et halvt Minut, før selve Sammenstødet fandt Sted. Naar det som her gjælder et trangt og farligt Farvand, hvis Beskaffenhed endog har medført for Lodsautoriteterne Nødvendigheden af at etablere en Pligt til at gaa et andet Løb for Udgaaende for at undgaa Sammenstød, og da det tillige er mørkt og, om ikke netop fuld Storm, saa dog vistnok en ganske alvorlig Kuling, da finder jeg det lidet forsvarligt af „Astræa"

at vedligeholde en saa stor Fart saa langt ned i Løbet, som det maa have gjort, naar der fra Fartens Minskning og til Kollisionen kun har været omtrent et halvt Minut. Kollisionen fandt Sted øst for „Hvalbenet", men „Astræa" siger selv som nævnt at have observeret „Raftsund", allerede da det selv entrede Løbet. Naar Sjørettens Majoritet paa dette Punkt sees at være kommet til et andet Resultat end Formandens, hvilket sidste ogsaa jeg, efter det anførte finder maa være rigtigt, har dette ikke sin Grund i et forskjelligt Skjøn om de af mig nævnte Omstændigheder, men fordi Sjørettens Majoritet har støttet sig til „Astræa"s Journaluddrag og Sjøforklaring forøvrigt, hvis Oplysninger ikke lettelig kan bringes i Overensstemmelse med de Momenter, hvorpaa jeg har troet at maatte bygge mit Skjøn om „Astræa"s Færd i denne Henseende. Efter min Mening har Maskinistens Oplysninger her efter Sagens Natur, hvor det gjælder Tidsangivelser, en større Troværdighed, idet han intet i Maskinen har, som bortdrager hans Opmærksomhed fra det, hvorom han forklarer sig.

Paa den anden Side har jeg ikke i de foreliggende Oplysninger fundet saadanne Omstændigheder tilstede, at jeg vover at udtale, at der ogsaa fra „Raftsund"s Side foreligger Handlinger eller Undladelser, der ogsaa maa paadrage dette Skib nogen Skyld i Sammenstødet. At „Raftsund" ved Synet af den blanke Toplanterne gik ud fra, at det var „Astræa", som laa i Havnen, finder jeg ganske naturligt, og det var vist ogsaa objektivt rigtigt. „Kommen opimod Indløbet" efter Journalen eller efter Styrmandens Prov under Sjøforklaringen, „kommen et Stykke længere ind i Leden" (nemlig fra Rødholmen, ved hvilken man havde seet den hvide Lanterne), fik man fra „Raftsund"s Kommandobræt Øie ogsaa paa den grønne Lanterne. Dette forstod man saaledes, at Skibet havde sat sin Lanterne ud og gjort sig færdig til Afgang. Muligvis har ikke dette været stemmende med det virkelige Forhold; men jeg tør ikke i den Anledning udtale noget skyldig over de Mænd, der gik ud fra en saadan Antagelse. Det var efter Sjøforklaringen forøvrigt kun en ganske kort Tid, man alene saa det hvide og grønne Lys, idet 1 Vidne forklarer, at lige idetsamme fik han se alle tre Lys, og til dette Vidne har „Raftsund"s øvrige Dæksvidner under Sjøforklaringen sluttet sig. „Raftsund" maatte da forstaa og forstod ogsaa, at „Astræa" kom udover fra Svolvær mod den, Stævn mod Stævn. Men overensstemmende med hvad jeg før har udtalt, havde „Raftsund" her ingen Pligt til at lægge bi eller kaste paa, idet „Raftsund" havde Ret til at gaa ud fra,

at „Astræa“ vilde pligtmæssig undgaa at møde den i østre Løb ved at tage sin Udseiling gjennem det vestre. Det er ikke oplyst netop, at „Raftsund“ tidligere har mødt „Astræa“ under ligeartede Forhold. Men det viser sig, at „Raftsund“ har mødt andre af Ruteskibene, og da saaledes, at disse enten har gaaet det vestre Løb eller omvendt at disse har gaaet det østre Løb ind med saa stor Fart, at de aabenbart forudsatte, at „Raftsund“ skulde gaa ud det vestre. Jeg mener derfor, at saalænge „Raftsund“ havde Grund til at tro, at „Astræa“ havde Adgang til at vige til Styrbord og tage det vestre Løb, havde „Raftsund“ som sagt ingen Pligt til efter Styringsreglementet § 34 at kaste paa for at oppebie „Astræa“s Gjennemløb ud ad det østre Løb. Men eftersom „Raftsund“ kom længere ind i Løbet, maatte jo denne Forudsætning om, at „Astræa“ vilde følge Plakatens Paabud, vise sig mere og mere tvivlsom og tilsidst ligefrem briste. Samtidig hermed maa det imidlertid erindres, at Adgangen for „Raftsund“ til at lægge bi blev vanskeligere og vanskeligere, og jeg maa ogsaa her udtale, at jeg ikke efter de foreliggende Oplysninger vover at anse „Raftsund“s Forhold af den Natur, at jeg tør paalægge den nogen Skyld. Jeg har ikke kunnet overbevise mig om, at den nødvendigvis maatte forstaa, at „Astræa“ kom det østre Løb ud, før den selv var kommet saa langt op i Løbet, at den paa Grund af Løbets Tranghed ikke kunde udføre en saadan Manøvre, som den tidligere muligens kunde have gjort, da den var længere ude i Leden, men som den da som sagt efter min Mening ikke pligtede, fordi den kunde med rette antage, at der ingen Forbipasseren vilde finde Sted.

Jeg vil efter dette votere for, at Indstævnte tilpligtes at bære hele det ved Sammenstødet Appellanten paaførte Tab og Skade, idet jeg som sagt ikke finder Grund til at vælte nogen Del af Ansvaret for Sammenstødet over paa „Raftsund“. Appellanten har saavel for Sjøretten, hvor Spørgsmaalet ikke fik nogen egentlig Afgjørelse som ogsaa her for Høiesteret mod Indstævnte tillige gjort gjældende det Ladningseierne tilkommende Krav paa Erstatning. Jeg mener, at dette Krav allerede maa forkastes af den Grund, at det, saavidt jeg forstaar, for Sjøretten definitivt var opgivet fra Appellantens Side. Der blev i Indstævntes Indlæg af 30 November 1903 protesteret mod, at disse Krav kunde gjøres gjældende af Appellanten, og i sit Indlæg af 2 December næstefter svarer Appellantens Sagfører for Sjøretten paa Protesten med følgende Ord: „Foretrækker Indstævnte at blive dømt til at betale Varernes Skade ved særskilt Søgsmaal, kan man jo gjerne unde

dem den Fornøielse". Dette vil jo i Virkeligheden ikke kunne forstaaes anderledes, end at naar Paastanden mødes med Protest, saa finder Appellanten det ikke Umagen værd at opretholde den. Dette har ialfald for mig fremstillet sig som den nødvendige Forstaaelse af den citerede Udtalelse, og jeg behøver da ikke videre at indgaa paa, hvorvidt denne Paastand fra Appellantens Side ogsaa af andre Grunde maatte nægtes Tilfølgetagelse.

Procesomkostningerne finder jeg, at Indstævnte bør udrede for begge Retter.

Konklusion:

Indstævnte, det Bergenske Dampskibsselskab, bør til Appellanten, det Vesteraalske Dampskibsselskab, betale Erstatning for Tab og Skade, som er Appellanten tilføiet ved den under Sagen omhandlede Kollision. Erstatningen bliver at bestemme ved uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning, men maa ikke overstige 19 507 — nitten Tusinde fem Hundrede og syv — Kroner. Af Erstatningsbeløbet betaler Indstævnte til Appellanten 4 — fire — Procent i aarlig Rente fra 6 Marts 1902, til Betaling sker. Forøvrigt bør Parterne for hinandens Tiltale fri at være.

I Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret betaler Indstævnte til Appellanten 1500 — femten Hundrede — Kroner.

Jeg vil tilføie, at naar jeg i min Konklusion har nævnt Tab og Skade, saa har jeg ved Tab tænkt paa de i „Raftsund"s Generalregning af 25 November 1903 opførte diverse Poster udenfor den egentlige Reparations Kostende og selvfølgelig udenfor hvad der er anført om Vareeiernes Krav samt den frafaldte Rentepost.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor Dr. *H. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og skal kun tilføie nogle enkelte Bemærkninger. Saalænge man fra „Raftsund" alene saa „Astræa"s blanke Lanterne og altsaa maatte gaa ud fra, at den endnu laa stille i Havnen, kan jeg ikke finde, at der var nogen Pligt for „Raftsund" til at lægge bi for at vente, til „Astræa" var kommet ud. Man havde særlig Grunde til at ønske at naa i Havn før „Astræa"s Afgang og ligeledes til at vente, at „Astræa" vilde oppebie „Raftsund"s Ankomst. Det er ogsaa af et Vidne under Sagen oplyst, at Hurtigrutens Skibe ofte er forsinkede, og man kunde derfor ikke gaa ud fra med synderlig Sikkerhed, at „Astræa" var færdig til Afgang i fuld Overensstemmelse med sin Rute. Derimod antager jeg, at fra det Øieblik man paa „Raftsund" saa „Astræa"s grønne Lan-

terne, burde Forsigtighed tilsige, at man uanseet Forventningen om, at „Astræa" under de foreliggende Omstændigheder sandsynligvis enten vilde vente med at afgaa eller vælge det vestre Løb, standsede udenfor Indløbet indtil videre, forsaavidt dette kunde ske uden Risiko. Men efter de foreliggende Oplysninger med Hensyn til det Punkt, hvor „Raftsund" kan antages at have befundet sig, da man saa den grønne Lanterne, og under Hensyn til de Udtalelser, der er fremkomne under Vidneførselen angaaende Risikoen ved under Paalands Vind og Sjø at vente udenfor Indløbet, finder jeg ikke, at der foreligger tilstrækkeligt Grundlag til i denne Henseende at lægge nogen Skyld paa „Raftsund".

Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Vogt:* Ogsaa jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg lægger derhos Vægt paa, at uanseet Havneplakaten af 1898 maa en korrekt Anvendelse paa det foreliggende Tilfælde af Styringsreglernes § 34 føre til at tillægge „Astræa" Skylden for Sammenstødet. Jeg mener nemlig, at naar saadant Sund eller andet smalt Farvand, som omhandles i §'en, danner Indseilingen til en Havn, maa det i denne Havn liggende, for udgaaende færdige Fartøi pligte at oppebie det indgaaende Skib, der viser sig i eller nær udenfor Sundet, særlig naar Veirforholdene er saadanne, at det for sidstnævnte Skib kan være forbundet med Risiko at standse op. §'ens Forudsætning, at et Fartøi, før det løber ind i Sundet, bemærker et mødende Fartøi, maa her komme til Anvendelse paa „Astræa", ikke paa „Raftsund". At „Astræa" har observeret eller ialfald kunde have observeret „Raftsund" saa betids, at det havde fuld Anledning til, om det vilde benytte østre Løb, at undlade at løbe ind i dette, før „Raftsund" havde passeret samme, anser jeg utvivlsomt.

Assessor *Motzfeldt:* Jeg er enig med Sjørettens Formand og sjøkyndige Medlemmer deri, at „Raftsund" har begaaet en væsentlig Feil ved ikke at have standset og være blevet liggende udenfor Løbet, idet man i betimelig Tid der ombord burde have forstaaet, at „Astræa" gik det østre Løb. Jeg antager derfor, at Raftsund ikke kan kræve nogen Del af sin lidte Skade erstattet. Men jeg er om end under Tvivl enig med Sjørettens Formand i, at „Astræa" ved Leiligheden har gaaet med for stærk Fart, saa heller ikke den kan gjøre nogen Erstatningsfordring gjældende. Jeg henviser angaaende begge disse Spørgsmaal til den af Sjørettens Formand givne Begrundelse, der for mig er tilstrækkelig.

Jeg voterer altsaa for, at Parterne under Ophævelse af Processens Omkostninger frifindes for hinandens Tiltale.

Assessor *Thoresen:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Roll:* Jeg finder ogsaa at burde slutte mig i Resultatet til Førstvoterende. Jeg har dog været i megen Tvivl, om det ikke efter de foreliggende Oplysninger og under den Uklarhed, Sagen efter mit Skjøn efterlader, vilde have været rigtigst at fordele den samlede Skade lige mellem begge Parter.

Assessor *C. Hansteen:* Jeg er enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor Scheel.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Den 17de December 1901 indtraf mellem Dampskibet „Raftsund" af Vesteraalske Dampskibsselskab og Dampskibet „Astræa" af det Bergenske Dampskibsselskab i Indløbet til Svolvær et Sammenstød, hvorved begge Skibe fik Skade. Vesteraalske Dampskibsselskab, der anser det Indtrufne forvoldt ved Feil af „Astræa", har sagsøgt Bergenske Dampskibsselskab til i den Anledning at betale det Skadeserstatning, principalt med Kr. 25 752.28, subsidiært efter Fastsættelse ved Skjøn, i begge Tilfælde med Renter og Omkostninger. Det Bergenske Dampskibsselskab har paastaaet sig frifundet for Citantskabets Tiltale og har, ifølge Kontrasøgsmaal, baseret paa, at Uheldet skyldtes Feil fra „Raftsund"s Side, paastaaet sig hos Citantskabet tilkjendt Skadeserstatning principalt med Beløb Kr. 5332.40, subsidiært efter Skjøn, alt med Renter og Omkostninger. Citantskabet har paastaaet sig frifundet i Kontrasøgsmaalet.

Om Benyttelsen af de to Seilløb til Svolvær, østre og vestre — et paa hver Side af Skjæret Vabeinet, se den fremlagte Kartskitse —, hvoraf begge Skibe ved omhandlede Leilighed gik det østre, „Raftsund" paa Indgaaende til Svolvær og „Astræa" paa Udgaaende derfra, var af Overlodsen i Tromsø i Januar 1898 udfærdiget en Plakat, hvori det „for i Taage og Snefog at forhindre Sammenstød" var paabudt i Henhold til Havnelovens § 36 og under Straf af Bøder, at al Indseiling søndenfra til Svolvær af saavel Fartøier som Baade skulde foregaa gjennem østre, og al Udseiling sydover gjennem vestre Løb. Det østre Løb er oplyst ved 2 Lygter (Overétlygter), den ene paa Bekholmen og den anden iland ovenfor Svolvær, og ved Fyret paa Kjeøen, nordøstlig for Vabeinet. Vestre Løb har derimod ingen Belysning.

Da „Raftsund", som kom i Rute vestfra og skulde anløbe Svolvær, faa Minutter over Kl. 5 Morgen havde passeret Rødholmen (se Kartskitsen), hvor den, efter hvad der ved den for Skibet optagne Sjøforklaring er vidnet, gav almindeligt Ankomstsignal med Fløiten, observerede man derombord et Dampskibs blanke Anker- eller Toplanterne inde paa Svolværs Havn. Man forstod da, forklares der, at det var „Astræa", der gik i Hurtigrute og som ifølge den skulde afgaa fra Svolvær Kl. 5 Morgen. Det var klar Luft, men mørkt

med Vind fra O.S.O. Paa „Raftsund", som mindskede paa Farten, efterat man var kommen forbi Rødholmen, der ifølge Kartskitsen er henved 5 Kabellængder i lige Linje fra tvers af Vabeinet, fik man strax efter ogsaa se „Astræa"s grønne Lanterne, hvoraf man paa „Raftsund" forstod, at Skibet var klart til Afgang, og da man derpaa fik se alle tre Lanterner paa „Astræa", forstod man, at den var for Udgaaende fra Svolvær. Man antog, at „Astræa" i Henhold til Overlodsens Plakat vilde gaa ud det vestre Løb, og heri bestyrkedes man derved, forklares der, at der fra „Astræa" blev signaliseret Bagbord Ror (et kort Stød med Fløiten), hvilket besvaredes af „Raftsund". At „Astræa" ogsaa forandrede Kurs til Styrbord, viste sig deraf, heder det, at Lyset paa dens grønne Lanterne blev svagere, men da det strax blev stærkere igjen, forstod man, at „Astræa" kom ud østre Løb og altsaa samme Vei, som „Raftsund" gik ind. Ved dette Tidspunkt, forklares der, var „Raftsund" i Leden (Lyslinjen for Overétlygterne) et Stykke fra Vabeinet, kanske lidt vel østlig, og der blev nu strax slaaet stop i Maskinen. Med det samme blev fra „Astræa", forklares der, atter signaliseret Bagbords Ror, som „Raftsund" allerede laa for, men som dog besvaredes, og i et Nu efter, medens „Raftsund" laa lige ud for Vabeinet, lidt opunder Fyrlandet, saalangt man kunde komme til Styrbord med stoppet Maskine og for Bagbord Ror, rendte „Astræa" i det trange Løb — formentlig ikke bredere end et Par Skibsbredder mellem Smoggene paa begge Sider — med Bougen ind i „Raftsund"s Bagbords Side med deraf følgende Skade for begge. De kom imidlertid strax klar af hinanden, hvorpaa „Astræa" drev ud i rum Sjø, medens „Raftsund" drev ned paa Vabeinskjæret, eller den strax nordenom liggende Grund med Stage paa, men kom af igjen og bragtes ind til Svolvær. Hvad der fra „Raftsund"s Side angives som Feil af „Astræa" er, dels og fornemmelig, at den, i Strid med Overlodsens Plakat, gik ud gjennem østre Løb, og dels at den angivelig kom med for stærk Fart mod „Raftsund", da Sammenstødet skede. Ved den for „Astræa" optagne Sjøforklaring er det forklaret, at man Kl. 5 lettede og afgik fra Svolvær, og at man, da Skibet „entrede" Løbet østenom Lygten paa Bekholmen — observerede Toplanternen og den røde Lanterne paa et Dampskib („Raftsund"), der antoges da at være udenfor Rødholmen, men fra hvilket man paa „Astræa" ikke havde hørt det vanlige Ankomstsignal. Der blev da, forklares der, strax signaliseret med et langt Stød i Fløiten (Varselsignal), ligesom Farten mindskedes, men Signalet blev ikke besvaret, hvorpaa der gaves et langt Stød og stop i Maskinen; men først da der tredie Gang blev signaliseret og nu med et kort Stød (Bagbord Ror), blev der svaret med et kort Stød fra „Raftsund". Man holdt nu saa nær indunder Vabeinskjæret, som forsvarligt var, forklares der, og endog vestenfor Linjen fra Overétlygterne, og da „Astræa"s Boug var tvers af nævnte Skjær, gaves haardt Bagbord Ror og fuld Fart agterover, men forgjæves, idet Sammenstødet skede i det samme (Kl. 5.10 Morgen). Om den Fart, „Astræa" kom med, forklarer dets Maskinist, at man efter Manevreringen (inde paa Havnen) gik med halv Fart, derpaa med fuld Fart forover, antagelig ca. $1^1/_2$ Minut, saa med sagte Fart henimod $^1/_2$ Minut, derpaa stop og fuld Fart agterover i antagelig 8 Sekunder, hvorpaa Sammenstødet skede. Fra Bekholmens Lygte indtil tvers af Vabeinet er ifølge Kartskitsen lidt over 3 Kabellængder. Indstevnte gjør gjældende, at det ingen Feil var af „Astræa", at den i Mørke, som det var, gik ud østre Løb, hvorimod det bebreides „Raftsund", som en

Feil fra dens Side, at den, efter fra Rødholmen at have observeret „Astræa", ikke ventede udenfor Løbet, indtil sidstnævnte Skib var passeret ud.

At Sammenstødet, som Citantskabet fremstiller det, skede ovenfor (nordenfor) Vabeinet, kan ikke stemme med Sjøforklaringerne, naar det der fra „Astræa"s Side heder, at dens Boug strax før Sammenstødet, nemlig idet den gav haardt bagbord Ror og derpaa fuld Fart agterover, var tvers af Vabeinskjæret, og fra „Raftsund"s, at den ved Sammenstødet laa lige ud for Vabeinet, „lidt opunder Fyrlandet, idet vi jo i Henhold Fløitesignalet laa for Bagbord Ror (se 1ste Styrmands af de øvrige Vidner stadfæstede Forklaring). Efter dette kan med Ordene „lidt opunder Fyrlandet" ikke antages ment andet, end at „Raftsund", som ogsaa før i Styrmandens Forklaring nævnt, var kommet lidt østlig i Farvandet som Følge af, at den laa for Bagbords Ror, og naar Citantskabet siger, at „Raftsund" efter et Sammenstød *ved* Vabeinskjæret ikke af den udgaaende „Astræa" kunde være drevet ned paa Skjæret, saa kan det ifølge Skibenes Stilling til hinanden ikke være „Astræa", som har drevet „Raftsund" ned paa Skjæret. Da Vinden derimod var O.S.O. og ialfald frisk Bris (Citantskabet siger Storm), saa maa det passe godt, at „Raftsund" af Vinden er ført ned paa Skjæret efter først ved Sammenstødet tvers af det at være trykket noget udover.

Overlodsens Plakat sees at være tilbleven derved, at Arbeidsdepartementet efter et Forslag fra Opsynschefen ved Lofotfisket anmodede Havnedirektøren om at bevirke en saadan Bestemmelse udfærdiget i Henhold til Havnelovens § 36, kfr. § 23. Det sees, at før Sammenstødet det almindelige var, at Kystdampskibene — til hvilke „Raftsund" og „Astræa" hører — uanseet Plakaten ogsaa paa Udgaaende benyttede østre Løb, idet det vestre ved Seilads om Dagen kun i nogen Grad brugtes af Citantskabets og af Nordenfjeldske Dampskibsselskabs Skibe, men sjelden af Indstevntes og af Citantskabets ogsaa leilighedsvis ogsaa ved Seilads i Mørke. En i Citantskabets Tjeneste ansat Lods har ved et i Lofoten optaget Thingsvidne forklaret, at han med dets Skibe tre Gange, hvoraf en Gang med „Raftsund", i Mørke har gaaet ud vestre Løb, naar samtidig andre Dampskibe har gaaet det østre ind til Svolvær, og flere af Thingsvidnerne mener, at der heller ikke for Kystskibenes Vedkommende er noget til Hinder i den Henseende, ligesom et af dem, en Reservelods i Kabelvaag, anser vestre Løb som det bedste og har gaaet ud igjennem det „mørke Natten" med et Dampskib paa 2000 Tons og med 19 Fods Dybgaaende. En Række Kontravidner — Lodser og Kapteiner i Bergenske og Nordenfjeldske Dampskibsselskaber — anser det derimod for risikabelt at gaa ud vestre Løb i Mørke, fordi det ikke er belyst eller opmærket og vestre Land kaster Skygge, og fordi der maa skiftes Kurs et Par Gange. Af de afhørte 3 Kapteiner har de to (af Bergenske Selskab) før Sammenstødet ikke kjendt til Plakaten, som forøvrigt opgives tildels at være opfattet som kun gjældende i Fisketiden eller for mindre Fartøier. En Erklæring fra 6 Kapteiner af Nordenfjeldske Selskab gaar ud paa, at disse har brugt ogsaa østre Løb paa Udgaaende „og da selvfølgelig altid i Mørke", og at de har anseet det forbundet med stor Risiko da at gaa vestre Løb. Nogen Paatale i Henhold til Plakaten har før Sammenstødet aldrig fundet Sted i Anledning af, at den, som anført, ikke er bleven overholdt, ligesom et efter Sammenstødet udfærdiget Mulktforelæg mod nogle af Indstevntes Skibe blev tilbagekaldt, hvorpaa Plakaten i Slutningen af 1902, ifølge Andragende fra

Indstevnte, blev hævet for Dampskibenes Vedkommende. Ved denne Leilighed udtalte Havnedirektøren, at han ansaa det for meget vanskeligt at passere vestre Løb i Mørke, hvortil Overlodsen svarede, at Meningerne om dets Brugbarhed var delte, idet der dog var en stærk Opinion imod det hos mange. Naar de anførte Thingsvidneforklaringer sammenholdes med, at Citantskabets Kystskibe efter Sammenstødet til Stadighed — Dag og Nat — har brugt vestre Løb for Udgaaende, maa Sammenhængen være den, at hvorvel østre Løb, som er belyst ved de to Overetlygter og Fyret paa Kjesen og ingen Kursforandring kræver, maa være det bedste for Udgaaende i Mørke, idet man ogsaa da i nogen Grad maa have Nytte af Lygterne, saa maa ved Vane og Øvelse ogsaa vestre Løb kunne bruges ved Udseiling i Mørke, men selvfølgelig med Forbehold, at Mørket ikke er for tæt til at faa Landkjending, eller at ikke specielle Veirforhold (Tykke og lign.) er til Hinder. Herom kan ogsaa henvises til en fremlagt Udtalelse fra Fyrdirektøren af Juni 1902. „Raftsund"s Kaptein, 1ste Styrmand og Lods har ved Sjøforklaringen udtalt, at Plakaten altid, ogsaa af dem selv er bleven befulgt, naar samtidig et andet Dampskib har gaaet ind (østre Løb), men at man i andet Fald ikke har overholdt den saa nøie, men har taget det Løb, som man for Tilfældet fandt passede bedst. Ved „Astræa"s Sjøforklaring er udtalt af dets Kaptein, at vestre Løb ikke er passabelt om Natten, af 1ste Styrmand, at han aldrig paa sin Vagt, og af Lodsen, at han aldrig om Nattetid i Mørke har gaaet Løbet, den sidste med Tillæg, at han heller ikke vil risikere at gaa det. Lodsen vidste om Plakaten, siger han, men han har kun anseet den som gjældende i Fisketiden og ogsaa kun da om Dagen.

Naar Indstevnte gjør gjældende, at Plakaten ikke kunde ansees hjemlet i Havnelovens Bestemmelser og i hvert Fald ikke var kundgjort paa lovlig eller tilstrækkelig Maade (skeet, som dette var, ved Bekjendtgjørelse i Aviserne nordpaa og ved Uddeling til Opsynschefen ved Lofotfisket og til Lodsoldermændene i de tre nordligste Amter), saa antages det ikke fornødent at indgaa paa disse Spørgsmaal, idet der nemlig formenes at maatte gives Indstevnte Medhold i, at det ogsaa, under Forudsætning af, at Forholdet med Plakatens Lovlighed og Kundgjørelse var i Orden i Medfør af den faktisk forhaandenværende Situation maatte kræves, at „Raftsund" havde stoppet og ventet udenfor Løbet, indtil „Astræa" var passeret ud. Naar det forklares, at „Astræa" af „Raftsund"s Befalende antages at ville vente inde paa Havnen for at faa Post og Passagerer fra sidstnævnte, saa havde „Astræa", hvis Afgangstid fra Svolvær, som før nævnt var Kl. 5, den Dag ifølge sin Rute ingen Korrespondance med „Raftsund" eller noget andet Skib i Svolvær, og forøvrigt maatte en saadan Antagelse under enhver Omstændighed være udelukket fra det Øieblik, da „Astræa"s Lanterner viste dem at være paa Udgaaende fra Havnen. Naar det dernæst anføres, at „Astræa" af Forsigtighed ialfald *burde* afventet det indkommende Skib, saa antages „Raftsund" at være den, der havde at vente, nemlig ifølge Styringsreglerne (deres § 34), der som en i Sjøfartsloven grundet almen og for al Seilads gjældende Forskrift ikke for Anledningen kunde være ophævede eller forandrede ved den tidtnævnte specielle eller lokale Plakat, hvortil kommer, at man paa „Raftsund" vidste, at Forbudet mod at benytte østre Løb for Udgaaende ikke respekteredes, hvilket fremgaar af Proceduren. Ligesom man derfor ingen Vished kunde have for, hvilket Løb „Astræa" vilde vælge, saa kunde man paa „Raftsund"

heller ikke være berettiget til at dømme herom efter sit eget Skjøn paa, om det ved denne Leilighed lod sig gjøre at gaa ud vestre Løb, eller om Mørket var til Hinder derfor. Hvorledes Forholdene i den Henseende stillede sig — ved Nattens Tid — som det ifølge Datum og Klokkeslet fuldt ud var at regne for, — maatte det udgaaende Skib selv have at dømme om, saaledes som det stillede sig fra dets eget Standpunkt, og herom forklarer 17de Kontravidne, en Lods i Nordenfjeldske Dampskibsselskabs Tjeneste, som dengang maa have været ombord i „Astræa", at han kom op (paa Dæk) et Par Minutter efter Sammenstødet, at det var fuld almindelig Nat, tildels en Stjerne at se, og at der ikke kunde være Tale om, under de Lysforhold, at have gaaet det vestre Løb. „Raftsund", som ifølge dens egen Sjøforklaring kun var et lidet Stykke forbi Rødholmen, da den saa „Astræa"s grønne Lanterne (ved Bekholmens Fyrlygte) maatte derfor allerede da havt at stoppe og have ventet udenfor, indtil „Astræa" var passeret ud, og da den paa det Tidspunkt maa have havt Fjorden aaben for sig, saa kunde der ikke være Spørgsmaal om nogen Hindring i saa Henseende. Naar det saaledes hermed maa være afgjort, at der strax fra først af er begaaet en Feil fra „Raftsund"s Side, saa kan det med Hensyn til Følgerne heraf ingen Forandring eller Forskjel gjøre, hvorledes den fra Rødholmen af har styret for at komme ind i Løbet. Herom opgives det fra „Raftsund"s Side, at den fra Rødholmen styrede lige paa Kjeøens Fyr, og at den som Følge deraf var kommen Vabeinet for nær til at kunne bakke, da „Astræa" saaes at komme ud østre Løb, hvorimod Indstevnte anfører, at „Raftsund" — overensstemmende med almindelig Seilads — paa Svarene til Vidnespørgsmaal 20 af 23de Januar 1903 — fra Rødholmen fortsatte mod Øst for at faa Lygterne over ét, *forinden* den holdt af mod Løbet (Vabeinet); og da „Raftsund" saaledes, heder det, maa have gaaet med Lygterne over ét en god Stund før Sammenstødet, saa maatte heraf i Tilfælde fremgaa, at den ikke var Vabeinet for nær til at bakke, da den saa „Astræa"s tre Lanterner. Hvilken af de to Kurser „Raftsund" har styret, lader sig efter det foreliggende neppe med Bestemthed afgjøre, og det maa, som anført, ogsaa være ligegyldigt for Resultatet, naar „Raftsund" har feilet ved ikke at vente allerede ved Rødholmen; men bemærkes kan det dog, at „Raftsund" ogsaa under Forudsætning af, at den har styret fra Rødholmen direkte paa Kjeøen, synes at maatte kunnet bakke og blive liggende udenfor endnu paa den Tid, da den blev klar over, at „Astræa" gik østre Løb. Det maa nemlig være paa det Rene, at „Astræa" ikke paa noget Tidspunkt har vist „Raftsund" sin røde Lanterne alene (foruden Toplanternen), hvilket imidlertid, hvis „Astræa" havde taget vestre Løb, maatte blevet Tilfældet allerede fra det Øieblik, den havde passeret Bekholmen og senere hele Tiden maattet vedvare. „Raftsund"s Lods forklarer, at det var stormfuldt Veir, og to af Thingsvidnerne siger det samme (Storm af Ost), men 8de Thingsvidne (Fyrvogteren paa Kjeøen) siger, at det var liden Bris af S.O., medens „Astræa"s Journal, der er bekræftet ved Sjøforklaringen, indeholder, at det var frisk Bris af O.S.O., og med Hensyn til disse Opgaver er formentlig kun at bemærke, at der maatte særdeles meget til af Storm og Sjø for at have hindret et rutegaaende Kystdampskib fra at have ligget og ventet udenfor den korte Tid, indtil „Astræa" fik passeret ud. Noget Uddrag af „Raftsund"s Journal er, uagtet gjentagne Provokationer fra Indstevnte, ikke blevet fremlagt.

Det næste Spørgsmaal er, om der er begaaet Feil ogsaa fra „Astræa"s Side. Naar man i saa Henseende paa „Raftsund" vil have opfattet det „Fløitesignal", „Astræa" gav, idet Bekholmen passeredes, som Signal for Bagbord Ror (et kort Stød i Fløiten) og ikke som et Varselssignal (et langt Stød), saa strider dette mod, hvad der er udsagt ved „Astræa"s Sjøforklaring, ligesom det for dette Skib, som vilde ud østre Løb og altsaa øst om Jomfruen, vilde have været uden Mening at varsle Bagbord Ror ved Bekholmen, og har man paa „Raftsund" misforstaaet Signalet, saa kan dette i hvert Fald ikke vedkomme „Astræa". Derimod er det paa det Rene, at „Astræa" signaliserede Bagbords Ror, da den var ved Fyrgrunden, ligesom dette var i sin Orden, eftersom Skibene da var hinanden saa nær. At der af „Astræa" ved Fyrgrunden maatte viges lidt af til Styrbord, hvilket bevirkede, at dens grønne Lanterne et Øieblik viste sig svagere for „Raftsund" (se foran), kan man paa dette Skib heller ikke have været ubekjendt med, ligesom „Astræa"s grønne Lanterne, ifølge „Raftsund"s egen Sjøforklaring, strax lyste stærkere igjen. Naar det dernæst anføres, at „Astræa" ogsaa efterat have passeret Jomfruen (østenom den) kunde have taget vestre Løb, saa har 6 af Thingsvidnerne i Lofoten forklaret, at dette lader sig gjøre, men Passagen med Jomfruen paa Bagbords (østre) Side er ifølge Provene klarlig den almindelige, naar man gaar ud vestre Løb, nemlig fordi den er den bedste (se herom 1ste, 3die, 5te og 11te Thingsvidner). Og naar den anden Passage altsaa er vanskeligere eller mere risikabel, saa maa dette gjælde i særlig Grad under Seilads i Mørke, der, som foran omhandlet, ikke engang ad den almindelige Vei (med Jomfruen om Bagbord) altid er praktikabel ud gjennem vestre Løb, og om hvilken mærkes 17de Kontravidnes ovenanførte Udsagn, hvad Forholdene ved heromhandlede Anledning angaar. Tilbage staar da Anken over den Fart, hvormed „Astræa" kom ud Løbet. Som før bemærket havde „Raftsund" mindsket paa Farten, da den var kommen forbi Rødholmen og laa med stoppet Maskine og Bagbord Ror, da „Astræa" ved Fyrgrunden signaliserede Bagbord Ror, hvorefter Sammenstødet skede paa den Maade, at „Astræa" rendte Bougen ind i „Raftsund"s Bagbords Side. 15de Kontravidne, „Astræa"s Maskinist, forklarer, at det for dette Skib, efterat det havde ligget stille i et Par Timer (paa Svolvær Havn) tog mellem 20 og 30 Minutter at faa fuld Fart paa, og efter den sammes Udsagn gik det, som før nævnt, efter Manøvreringen (inde paa Havnen) med halv Fart og derpaa i ca. $1^1/_2$ Minut med fuld Fart og derefter i henimod $^1/_2$ Minut med sagte Fart, derpaa stop og antagelig i 8 Sekunder med fuld Fart agterover, indtil Sammenstødet skede. Paa Spørgsmaal, hvor lang Tid det for et Skib, som er kommet i god Fart, vil tage, fra det har passeret Bekholmen, til det har Vabeinskjæret tvers af Bougen, er svaret: af 1ste Thingsvidne antagelig 1 à $1^1/_2$ Minut, af 2det Thingsvidne ca. 1 Minut, af 3die Thingsvidne antagelig ca. 1 Minut, for et Skib som „Astræa" maaske kun $^1/_2$ Minut, af 5te Thingsvidne antagelig 1 Minut eller vel det, af 7de og 11te Thingsvidne antagelig 1 Minut. Ifølge det anførte Udsagn af Maskinisten, kan „Astræa" vistnok ingenlunde være kommet i virkelig fuld Fart, efterat Maskinen i $1^1/_2$ Minut havde arbeidet med fuld Kraft; men det kan dog formentlig ikke betviles, at „Astræa"s Fart, særlig da den er et meget hurtiggaaende Skib, ogsaa i et saadant Maal af Tid maa være bleven væsentlig større, end om den havde gaaet med sagte eller med halv Fart. Efter hvad der er forklaret, er det derhos ikke engang under

almindelige Forhold (naar der intet mødende Fartøi er) sædvanligt, at man mellem Bekholmen og tvers af Vabeinet paa Udgaaende gaar med fuld Kraft i Maskinen eller at man sætter saadan paa, før man er ved sidstnævnte Sted (se 1ste og 5te Thingsvidner og 10de Kontravidne), og der maatte formentlig her, mørkt som det var, været særlig Grund til ikke at sætte fuld Fart paa, specielt naar ifølge Indstevntes egen Fremstilling (se hans 1ste Indlæg) „Astræa" saa „Raftsund"s tre Lanterner fra det Tidspunkt, da Sidstnævnte havde faaet Lygterne over ét, hvilket igjen maa have været nogenlunde samtidig med, at „Astræa" entrede Løbet ved Bekholmen. Naar dette sammenholdes med, at „Astræa" af de to Minutter, som det ifølge dens egen Maskinists Opgave tog den at naa fra Havnen (lige indenfor Bekholmen) til Sammenstødspunktet tvers af Vabeinet gik med fuld Kraft i $1^1/_2$ Minut og altsaa i $^3/_4$ af Tiden, saa sees ikke rettere, end at den her maa have brugt fuld Kraft under Omstændigheder, hvor det ikke burde være skeet. „Raftsund"s Styrmand og Lods har begge ved Sjøforklaringen udtalt, at „Astræa"s Fart efter deres Mening var for stor, den Sidstnævnte med Henvisning til Størrelsen af den ved Sammenstødet forvoldte Skade, og der kan i Vind- eller Veirforholdene, saavidt skjønnes, ingen Grund have været til at sætte fuld Kraft paa, særlig for et meget hurtiggaaende Skib og heller ikke i Hensynet til at opnaa fornøden Styringsfart (kfr. herom den af de nys nævnte tre Vidner oplyste Sædvane). Om Sammenstødet vilde være undgaaet, om „Astræa" ikke havde brugt fuld Kraft, er formentlig meget tvivlsomt, men under enhver Omstændighed maa den ved Sammenstødet forvoldte Skade antages isaafald at ville blive mindre, end den nu blev. Den fra „Raftsund"s Side begaaede Feil (ved ikke at vente udenfor Løbet) maa vistnok efter min Mening ansees større end den, jeg som anført maa tillægge „Astræa"; men da det efter de forhaandenværende Oplysninger er umuligt endog blot tilnærmelsesvis at danne sig nogen Mening om, hvormeget af den ved Sammenstødet forvoldte Skade paa hvert af Skibene eller specielt paa „Raftsund", der maa ansees som Følge af den fra „Astræa"s Side begaaede Feil, saa antager jeg, at Parterne bør frifindes for hinandens Tiltale (kfr. Sjøfartslovens § 220).

Procesomkostningerne antager jeg bør ophæves.

Thi konkluderes:

Citantskabet, Vesteraalske Dampskibsselskab, og Indstevnte (Kontracitantskabet), Bergens Dampskibsselskab bør for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

Edv. Bessesen.

Med Hensyn til den fra „Raftsund"s Side begaaede Feil er undertegnede Sjøretsmedlemmer i det Væsentlige og Resultatet enige i, hvad Førstvoterende har anført, men derimod kan vi ikke tiltræde den Opfatning, at der maa tillægges „Astræa" Skyld i Sammenstødet, fordi den skal have benyttet for stærk Fart under Udseilingen. Fra Bekholmen, hvor man paa „Astræa" først saa „Raftsund"s blanke og røde Lanterne, som da antoges at være ude ved Rødholmen (se „Astræa"s Sjøforklaring), blev paa „Astræa" Farten strax mindsket, og da det senere viste sig, at der var Fare for Sammenstød, fordi „Raftsund" stevnede ind østre Løb, blev „Astræa"s Maskine stoppet, og strax Farvandet tillod det, blev der givet Bagbord Ror og fuld Fart agterover. Der

antages saaledes fra „Astræa"s Side at være gjort alt, hvad der under de forhaandenværende Omstændigheder kunde gjøres for at afværge Sammenstødet. At der heller ikke i andre Henseender er noget at lægge „Astræa" tillast, er tilstrækkelig paavist af Førstvoterende.

Som af Førstvoterende paavist, maatte „Astræa" være berettiget til at gaa ud det østre Løb, og i Tilknytning til, hvad han har anført om „Raftsund"s Feil ved ikke at vente udenfor, indtil „Astræa" var passeret ud, vil vi yderligere bemærke, at „Raftsund" ogsaa under Styringen ind Løbet antages at have handlet mod Styringsreglerne, eftersom det af „Astræa"s Sjøforklaring maa fremgaa, at „Raftsund"s Agterskib har ligget adskillig vest om Lygternes Overétlinje, saa at der ikke engang var levnet „Astræa" halvt Farvand.

Fra Indstevntes Side er først nedlagt Paastand om, at Citantskabet tilpligtes at betale Indstevnte den Dampskib „Astræa" og Last ved Kollisionen tilføiede Skade og øvrige Tab efter Legitimation under Sagen, subsidiært efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Citantskabets Bekostning, i begge Fald med Renter og Omkostninger. Senere er Paastanden formet saaledes, at Citantskabet i Henhold til en under 21de December 1901 afholdt Sjøretsbesigtigelse og Taxt over Dampskibet „Astræa"s Skade tilpligtes at betale Indstevnte Kr. 5 280,00 foruden Omkostninger ved Sjøforklaringen og Sjøretsbesigtigelse, ialt Kr. 5 332,40 med Renter og Omkostninger, subsidært efter tidligere nedlagt subsidiær Paastand. Da Citantskabet derpaa erklærede, at det ikke kunde erkjende Skadetaxtens Rigtighed, og at „Astræa"s Reparation ikke paa langt nær havde kostet saa meget, har Indstevnte indladt Sagen „med Paastand som før" uden at besvare eller bestride Citantskabets Bemærkning om Skadetaxtens Forhold til Reparationens Kostende. Under disse Omstændigheder antages det Beløb, Citantskabet faar at betale overensstemmende med Indstevntes subsidiære Paastand, at maatte fastsættes ved Skjøn af uvillige Mænd, og saaledes, at Skjønsbeløbet i intet Tilfælde maa sættes høiere end til Kr. 5 332,40. Naar Indstevntes Paastand oprindelig ogsaa omfattede Erstatning for Skade paa Last, saa maa dette ansees frafaldt ved den Form, hans Paastand ifølge det Anførte senere har faaet, og Indstevnte har ogsaa bestridt Citantskabets Ret til paa sin Side at indtale Erstatning for den Varerne (Lasten) ved Sammenstødet overgaaede Skade. Da Erstatningens Fastsættelse ved Skjøn maa forudsættes at ville bortfalde, saafremt Indstevnte havde legitimeret Reparationens Kostende, antages Skjønnet at maatte bekostes af Indstevnte selv.

Vi er enige i, at Procesomkostningerne ophæves.

Thi konkluderes:

For den Skade, som ved Sammenstødet ved Svolvær den 17de December 1901 mellem Dampskibene „Raftsund" og „Astræa" blev det sidstnævnte Dampskib tilføiet, bør Citantskabet Vesteraalske Dampskibsselskab til Indstevnte (Kontracitantskabet) Bergenske Dampskibsselskab betale saadan Erstatning, som bestemmes ved Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Indstevntes Bekostning, idet deraf Skjønsbeløbet, som i intet Tilfælde maa overskride Kr. 5 332,40 — fem Tusen tre Hundrede to og tredive Kroner firti Øre — svares Renter efter 4 — fire — pCt. aarlig fra 6te Marts 1902 til Betaling sker. Bergenske

Dampskibsselskab bør for Vesteraalske Dampskibsselskabs Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven".

H. J. Engelsen. *L. W. Hansen.*

13.

Christiania Sjøret, den 13 Februar 1905,

Thorvald M. Moe
(Overretssagfører Bauck, Trondhjem)

mod

Finants- og Tolddepartementet
(Regjeringsadvokaten).

Toldvæsenet er ansvarligt for, at Varer, der oplægges paa Toldboden i Henhold til *Sjøfartslovens § 156,* udleveres til rette Vedkommende.

Nærværende Sag er anlagt ved Sjøretsstævning dateret Trondhjem 23 Marts 1904, hvori der gives følgende Sagsfremstilling:

„Med det Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Nepthun" i Bremen tilhørende Dampskib „Apollo" afsendte Firmaet Storms frères i Antwerpen den 10 December 1902 10 Sække Kaffe til H. Hanssen i Trondhjem, hvem Konnossement blev tilstillet.

Hanssen vægrede sig imidlertid ved at modtage Varerne, som derfor efter Foranstaltning af Dampskibsselskabets herværende Expeditør blev oplagt paa Toldboden. Storms frères' Agent her i Byen solgte senere uden at indhente Bemyndigelse fra sit Firma i Antwerpen Varerne til et Par andre Firmaer, til hvem Toldvæsenet udleverede samtlige 10 Sække Kaffe uden Hensyn til, at disse Firmaer ikke kunde legitimere sig som rette Eiere i Henhold til Konnossement, og uden at konferere med Selskabets Expeditør herom.

Storms frères protesterede strax mod Udleverelsen af Varerne og gjorde Ansvar gjældende mod Dampskibsselskabet, fordi Varerne var udleveret til Firmaer, der ikke var i Besiddelse af Konnossementet. Storms frères gjorde ialt Krav paa Frcs. 735,77, hvilket Beløb Selskabet ogsaa udbetalte dem i Henhold til Sjøfartslovens Bestemmelser om Befragterens Ansvar for Varernes Udlevering til rette Modtager.

Selskabet ligesaavel som dets herværende Expeditør er uden Skyld i Varens feilagtige Udlevering og anser Toldvæsenet, der har begaaet Feilen, pligtig til at erstatte det ved Udleveringen forvoldte Tab eller Frcs. 735,77. Til Fradrag i dette Beløb gaar dog, hvad Selskabet har faaet udbetalt af Storms frère's Agent her i Byen Frcs. 244,36.

Finants- og Tolddepartementet, til hvem Selskabets Expeditør, Thorvald M. Moe, har henvendt sig i denne Anledning, har erklæret sig uvillig til at erstatte Tabet".

Sagen er anlagt af nævnte Thorvald M. Moe, til hvem Dampskibsselskabet har tiltransporteret sit Krav. Efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling har Citanten nedlagt Paastand om, at Statskassen tilpligtes at betale ham Frcs. 491,41, enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden, tillige med lovlige Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har ved Regjeringsadvokaten nedlagt saadan Paastand: At Indstævnte frifindes for Citantens Tiltale, og at der hos denne tilkjendes Indstævnte Omkostninger og Regjeringsadvokaten Salær. (Sptl. § 167).

Af Sagens Oplysninger fremgaar det, at Varepartiet ankom til Trondhjem den 22 December 1902. Konnossementet var udstedt til Storms frères og af dette Firma endosseret til H. Hanssen. Afsenderen sendte som vanlig Faktura, Konnossement og Tratte vedkommende Varepartiet til sin Agent i Trondhjem, Olaf Walseth. Da Modtageren, H. Hanssen, nægtede at modtage Varen og acceptere Tratten, blev selvfølgelig heller ikke Konnossementet udleveret til ham. Agenten solgte imidlertid Kaffepartiet til en ny Kjøber til hvem Kaffepartiet den 19 Januar 1903 blev udleveret fra Toldboden. Konnossementet, der fremdeles lød paa H. Hanssen, blev, saavidt sees, af Agenten overleveret til den nye Kjøber, indtil Agenten efter Paalæg fra Afsenderen erholdt det tilbage og retournerede det den 24 Marts 1903. Det er derefter overleveret til Citanten og af denne fremlagt ved Sagens Anhængiggjørelse.

Retten skal bemærke:

Det er som ubestridt af Indstævnte paa det Rene, at Varepartiet blev oplagt paa Toldboden efter Foranstaltning af Dampskibets Expeditør (kfr. Sjøfartslovens § 156). Toldvæsenet maa da have Ansvaret for, at det udleveres til rette Vedkommende. Er der ingen Modtager, maa dette være Afladeren (under Forudsætning af, at han kan befri Skibet for Konnossementsansvaret). Naar Toldvæsenet in casu har udleveret Varen til Afladerens Agent eller efter Agentens Ordre, vil Berettigelsen heraf efter Sagens Stilling afhænge af, om Agenten har været bemyndiget til i dette Forhold at optræde som Afladerens Repræsentant.

Om Agentens Stilling i Almindelighed har Citanten oplyst, at Olaf Walseth alene var Afladerens Salgsagent, at han saaledes alene havde Ret til at optage Ordres, derimod ikke til at afslutte bindende Salg. Hver Ordre maatte indberettes til Afladeren, som havde forbeholdt sig Ret til Stadfæstelse eller Forkastelse af samme. Det maa ansees fastslaaet i Retspraxis, at en saadan Salgsagent ingen Bemyndigelse har til paa egen Haand med bindende Virkning for Huset at disponere over de expederede Varepartier. Dette har in casu ogsaa formelt faaet Udtryk deri, at Konnossementet er endosseret direkte til Modtageren (altsaa ikke til Agenten). At Agenten er i Besiddelse af et paa denne Maade endosseret Konnossement indeholder saaledes ingen Bemyndigelse for ham til selvstændig at disponere over Varen.

Spørgsmaalet bliver derfor, om Agenten i det foreliggende Tilfælde har havt en speciel Fuldmagt til paa egen Haand at disponere Varen. Indstævnte udleder en saadan Fuldmagt af Afladerens Skrivelse til Agenten af 3 Januar 1903, hvori Afladeren bemærker (Dok. 1 ad 5): „Behag at sende os tilbage den paa ham udstedte Tratte og foretag det nødvendige for at faa placeret disse 10 Sække".

I en Skrivelse af 13 Juli 1904 (Dok. 2 ad 5) oplyser Walseth, at Afladerens Skrivelse af 3 Januar 1903 er Svar paa Walseth's Skrivelse af 30 December 1902, hvori han underretter Afladeren om, at Modtageren havde refuseret Partiet, og at Walseth „gik igang med at faa Kaffen solgt paa heldigste Maade, og at han (ɔ: Afladeren) hurtigst muligt skulde faa høre Resultatet".

Citanten har imidlertid erklæret, at han ikke uden Legiti-

mation kan erkjende Rigtigheden af dette Referat, men desuagtet er Skrivelsen af 30 December 1902 ikke dokumenteret.

I en Skrivelse af 14 Marts 1904 har Afladeren selv anført, at han aldrig har givet Walseth nogen Fuldmagt til at disponere over heromhandlede Vareparti, aldrig har givet noget Samtykke til det af Walseth foretagne Salg og heller ikke har accepteret dette.

Retten maa ogsaa give Citanten Medhold i, at den af Indstævnte paaberaabte Tirade i Afladerens Brev af 3 Januar 1903 ikke kan fortolkes som en Bemyndigelse for Agenten til paa egen Haand at disponere over Varen uden Afladerens Approbation. Tiraden indeholder intet om, at Agenten her skal have nogen videregaaende Bemyndigelse end med Hensyn til andre Partier eller Ordres, som han faar i Opdrag at „placere". Skrivelsen indeholder derfor intet andet end en Anmodning til Agenten om at *forsøge paa* at faa Varepartiet placeret, men med den ligeoverfor Agenten selvforstaaelige Begrænsning, at Agenten her som ellers maatte forelægge eventuel Ordre for Afladeren til Approbation. Skrivelsen indeholder derfor heller ikke nogen Bemyndigelse hverken til selvstændigt Salg eller til at forlange Varen udleveret.

Toldvæsenets Udlevering af Varen til Agenten eller efter dennes Ordre har derfor været uhjemlet og maa medføre Pligt til at holde Afladeren eller Citanten, der nu repræsenterer dennes Ret, skadesløs.

Det sees, at Agenten delvis har villet likvidere i Kjøbesummen et angiveligt Krav paa Afladeren, som denne synes at bestride Rigtigheden af, men dette Spørgsmaal ligger efter det Anførte og efter Proceduren udenfor nærværende Sag.

Da der ikke er fremsat nogen speciel Indsigelse mod Citantens Beregning af Erstatningskravets Størrelse, vil Citanten blive at tilkjende det paasøgte Beløb med Renter fra Stævningens Berammelse. Indstævnte antages derhos at burde tilsvare Sagsomkostninger, der billiges med Kr. 150,00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Den Kongelige Norske Regjerings Finants- og Tolddepartement paa Statskassens Vegne bør til Citanten, Thorvald M. Moe, betale det paasøgte Beløb Frcs. 491,41 — fire Hundrede niti en Francs firti en centimes — enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen — med 4 — fire —

af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 2 April 1904, til Betaling sker, samt 150 — et Hundrede og femti — Kroner i Sagsomkostninger.

Det idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

8—2—1905. *M. C. Backer,* kst.

Enig.

9—2—1905. *W. Grønstad.*

Ligesaa.

10—2—1905. *H. F. Schetelig.*

14.

Danmarks Høiesteret, den 2 Februar 1905.

Aktieselskabet „Aalborg Oljemølle"

(Højesteretssgfr. P. G. C. Jensen)

contra

Overretssagfører H. Dam som Befuldmægtiget for Skipper J. Stoffer af Hamburg og denne personlig

(Højesteretssgfr. F. Asmussen).

Den i Samlingens Aargang V som No. 41 (S. 205) optagne Dom, afsagt af Overretten i Viborg, omstødes af Høiesteret, som finder, at det i Medfør af *Sølovens § 136, jfr. § 116* paahvilede Skibet under de foreliggende Omstændigheder at hæve Godset saa høit, at det kunde modtages fra Kaien.

Ved kongeligt Reskript af 22 September f. A. er Højesteret bemyndiget til at tage denne Sag under Paakendelse, uanset at dens Genstand ikke maatte befindes at udgøre summa appellabilis.

Som i den indankede Dom bemærket er der Enighed mellem Parterne om, at den omspurgte Klausul af Certepartiet maa forstaaes paa samme Maade som Bestemmelsen i Sølovens § 136, at ved Losning har Skipperen at aflevere Godset ved Skibets Side, og Parterne ere fremdeles enige om, at Sagen alene drejer sig om, hvorvidt Indstævnte under de foreliggende Omstændigheder har været forpligtet til at hæve Godset saa højt, at det kunde modtages fra Kajen. Den nævnte Bestemmelse i Forbindelse med den tilsvarende Regel i § 116 findes nu at maatte forstaaes saaledes, at en anden Forpligtelse i et Tilfælde som nærværende, hvor Skibet ligger ved Kaj, paahviler dette, og Sørettens Dom vil derfor efter Appellantens Paastand være at stad-

fæste, dog at Omkostningerne for Overretten og Højesteret findes ligeledes at maatte hæves.

Thi kendes for Ret:

Sørettens Dom bør ved Magt at stande, dog at Processens Omkostninger ophæves. Processens Omkostninger for Landsoverretten og Højesteret ophæves. Til Justitskassen betaler Indstævnte 10 Kr.

15.

Danmarks Høiesteret, den 14 Marts 1905.

Aktieselskabet det forenede Dampskibsselskab
(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Grosserer V. Lund
(Højesteretssgfr. Bülow).

Den i Samlingens Aargang V som No. 2 (S. 6) optagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, stadfæstes af Høiesteret.

I Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde, der i det væsentlige tiltrædes, og med Bemærkning, at de Højesteret forelagte ny Oplysninger ere uden Betydning for Sagens Udfald, vil Dommen efter Indstævntes Paastand være at stadfæste. Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanten have at betale til Indstævnte med 400 Kr.

Thi kendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Højesteret betaler Appellanten, Aktieselskabet det forenede Dampskibsselskab, til Indstævnte, Grosserer V. Lund, med 400 Kr.

Saa betaler Appellanten og til Justitskassen 10 Kr.

Indhold: 11. Angaaende Forstaaelsen af § 44, sidste Afsnit i revideret almindelig norsk Sjøforsikringsplan af 1894. Af Konsul Chr. Th. Boe, Arendal. — 12. Norges Høiesteret: Vesteraalske Dampskibsselskab mod Bergenske Dampskibsselskab. — 13. Christiania Sjørets Thorvald M. Moe mod Finants- og Tolddepartementet. — 14. Danmarks Høiesteret: Aktieselskabet Aalborg Oljemølle mod Overretssagfører H. Dam som Befuldmægtiget for Skipper J. Stoffer af Hamburg og denne personlig. — 15. Danmarks Høiesteret: Aktieselskabet det forenede Dampskibsselskab mod Grosserer V. Lund.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 6	Aargang VI	1905

16.

Rederens Ansvar efter Sjølovens § 8 og Planens § 44.

Af Konsul *Chr. Th. Boe*, Arendal.

Paa mine Modbemærkninger i Anledning Herr Dispachør *Ameln's* Fortolkning af Planens § 44, ytrer Herr Bestyrer *Jantzen* „at det forekommer ham, at det ikke er frit for, at jeg gjør mig skyldig i saadan Sammenblanding af Lovregler og Forsikringsvilkaar som Dispachør *Ameln* advarer imod".

Det er imidlertid i Spørgsmaal om Rederens Heftelser efter Forsikringsbetingelserne vanskeligt at holde disse ude fra Lovreglerne, da Forsikringsbetingelserne i Planens § 44 sidste Passus er indrettede efter Sjølovens Regler.

Med Hensyn til den Fortolkning af Sjøloven, som Herr *Jantzen* hævder, støtter han sig hovedsaglig til følgende velbekjendte Motiver ved den nuværende Sjølovs Tilblivelse:

„Det gaar dog ikke an at lade Kreditors Ret være afhængig af Debitors vilkaarlige Transaktioner med Trediemand, saa at Lovreglen helt og holdent kunde eluderes ved at betinge Forskudsfragt", og ved Siden af denne Sætning følgende:

„Sjøpantets Værdi bør ikke forringes derved, at Rederen i det foreliggende Tilfælde har truffet Aftaler med Hensyn til Fragtens Betaling, som giver ham en gunstigere Stilling, end Sjøloven hjemler ham ved § 151".

De i disse Sætninger anførte Betragtninger klinger jo, seet fra et theoretisk Standpunkt, noksaa plausible, men der er den Feil ved dem, at de ved Gjennemførelsen i Praxis ikke er anvendelige og udførbare, naar de sammenholdes med Sjølovens øvrige Bestemmelser.

Det forekommer mig ogsaa besynderligt, at der i Motiverne kan tales om nogen Kreditors Ret og vilkaarlig Transaktion fra Debitors Side, forinden der opstaar nogen Kreditor, og at tale om Forringelse af et Sjøpants Værdi, forinden der opstaar nogen Sjøpantekreditor, da ingen saadan existerer, før en Kollision har fundet Sted.

Efter de anførte theoretiske Grundsætninger, ser det ligeledes ud til, at der ikke skjelnes mellem *„Forskudsfragt"* der ikke skal tilbagebetales, og *„Forskud"*, der af Befragter eller anden Person er ydet som Laan, og som skal tilbagebetales.

I førstnævnte Tilfælde med *„Forskudsfragt"*, der ikke skal tilbagebetales, indgaar samme som integrerende Del af Ladningsformuen, da derved menes Fragt forfalden, naar Ladningen er indlastet og Konnossementerne undertegnede, og som bliver Rederiets Eiendom, selv om Skibet forulykker.

I sidstnævte Tilfælde derimod, hvor Pengene er forstrakt Rederen paa Betingelse af Tilbagebetaling, selv om Skibet forulykker, indgaar den hele Bruttofragt i Rederens Skibsformue og kan erhverves Pant i af en Sjøpantekreditor.

Herr *Jantzen* fremholder videre, „at man ved Fortolkning af Loven faar holde sig til Lovens Ord, som er *Skib* og *Fragt*, hverken mere eller mindre og Fragten er den Fragt, som betales for Gods, der ankommer til Bestemmelsesstedet".

Det er imidlertid netop ved at holde sig til disse Lovens Ord, at det viser sig, at den Fortolkning, Herr *Jantzen hævder*, ikke er holdbar.

Efter § 268 tilkommer Sjøpanteret i Skib og Fragt følgende Fordringer nævnt under No. 1, 2, 3 og 4, og for samtlige Fordringer heder det i Paragrafens sidste Passus, at Sjøpanteret i *Fragt* omfatter Bruttofragten for den Reise, hvorfra Fordringen hidrører.

Men har nogen efter disse Bestemmelser villet paastaa, at der ved den *Fragt*, hvormed en Reder hefter, og hvori en Sjø-

pantekreditor kan erholde Sjøpant, f. Ex. i Havarigrossetilfælde eller ved Bjergning, forstaaes andet end den Bruttofragt, der er forfalden og bliver i Behold ved Ankomst til Bestemmelsesstedet, hvilket jo ogsaa udtrykkelig fremgaar af Sjølovens § 210.

Hvorledes kan der da med Fragt, hvormed Rederen hefter, forstaaes noget andet efter No. 4 end efter de øvrige Nummere i samme Paragraf.

Det er ganske naturligt, at det efter den Begrebsforvirring, der hersker angaaende denne Sags Forstaaelse, falder Herr *Jantzen* vanskeligt at faa System og Sammenhæng i det personlige Ansvar efter § 272, naar Rederen har erholdt Forskudsfragt, og det forekommer mig, at det ikke er frit for, at Herr *Jantzen* ved sin Fortolkning af Loven gjør sig skyldig i adskillige Modsigelser og desuden gjør gjældende Anskuelser, der er vidt forskjellige fra Herr Dispachør *Ameln's* og de fleste øvrige Dispachørers.

Efter Herr *Jantzen's* Formening skulde Rederen, ifald han havde erholdt den hele Fragt som Forskudsfragt, være berettiget til at undtage fra Kollisionsansvaret, Havneafgifter, Lastnings- og Losnings-Udgifter etc. paa Laste- og Lossested, hvorefter det altsaa kun blev Nettofragt hvormed Rederen skulde hefte, men ved Net Charter, hvorved netop de Udgifter, Herr *Jantzen* omtaler skulde fratrækkes Forskudsfragten, betales af Befragteren, formener Herr *Jantzen*, at disse maa tillægges for at bestemme den Fragt, hvormed Rederen hefter, saa dette synes at være i absolut Strid med den første Paastand.

Ligeledes skulde efter Herr *Jantzen's* Anskuelse Sjøpantekreditors Stilling saavidt muligt være ganske den samme, enten der er betalt „*Forskudsfragt*" eller ei, saaledes at der burde afgaa i Ansvaret saavel Udgifter paa Lastested som paa Lossested og endog Mandskabets Hyre.

Men paa den Maade vilde neppe nogen *Sjøpantekreditor* forstaa Loven.

Er der ikke erholdt Forskudsfragt og saaledes den hele Fragt er i Behold paa Bestemmelsesstedet, erhverver en Fordringshaver for Kollisionsansvar *Sjøpant* i hele den Fordring, Rederen har paa Ladningseieren og tager af samme, hvad der kan erholdes paa Bestemmelsesstedet, uden Hensyn til de personlige Udlæg Rederen har havt paa Lastestedet og uden Hensyn til, hvad Rederen maatte hefte personlig for af Mandskabets Tilgodehavende.

Er derimod den hele eller en Del af Fragten betalt som *Forskudsfragt*, kan en Fordringshaver kun erholde Sjøpant i,

hvad der er i Behold af Fragten, og da Rederen ikke hefter personlig, om Skibet forulykker, maa han i Analogi dermed, om Skibet kommer i Havn, kunne overlade Pantet til Sjøpantekreditor og dermed være fri for videre Ansvar.

Da der under Tidsbefragtning ikke existerer nogen Fragt, hvori der kan erhverves Panteret af en Sjøpantekreditor, kan han da kun holde sig til Skibet med sit Krav og gjøre sig samme saa nyttigt, han kan.

Hvad dernæst angaar Kaskoassurandørens Stilling efter den norske Plans § 44, siger Herr *Jantzen*, „at den unægtelig er adskillig mere simpel og ligefrem".

Heri kan jeg ikke være enig, da efter min Formening den samme Konfusion har gjort sig gjældende ved Affattelse af Planens § 44 sidste Passus, som ved Sjøloven og dens Motiver vedrørende dette Spørgsmaal, og Planens Betingelser er en Følge af Sjølovens Bestemmelser.

Naar der derfor skal kunne udledes nogen logisk Mening efter Ordlyden af Planens § 44 sidste Passus, hvori det heder, at Ansvaret skal fordeles mellem Kaskoassurandøren og Fragtassurandøren over Skibets Taxtsum og Skibets Bruttofragt, maa Forudsætningen derfor uundgaaelig være, at der maa være Betingelser tilstede, for at der kan være nogen Fragtassurandør at fordele over, ellers er Bestemmelsen efter sin Ordlyd komplet meningsløs.

Naar Herr *Jantzen* derpaa yttrer, „at det er hans Mening, at naar Rederen har betalt Præmie for Forsikring af Fragtforskuddet, saa har Befragteren derved overtaget Risikoen for Ansvar paa Fragtforskuddet", saa skal jeg dertil bemærke, at Befragteren ved den Præmie, der er erlagt for samme af Rederen, kun derved har overtaget Risikoen for det Ansvar, hvormed Forskuddet efter Loven hefter, som f. Ex. Havarigrosse etc. og hvorfor hans Gods, deri indbefattet Fragtforskuddet, hefter, men ikke for Kollisionsansvar, hvorfor hans Gods ikke hefter, og naar hans Gods ikke hefter, kan han selvfølgelig ikke hefte personlig.

Sluttelig skal jeg kun bemærke, at da Planen ikke bestemmer, at Tabet skal fordeles over Skibets Forsikringsværdi og Bruttofragtens Beløb, men da der ogsaa i sidste Passus af § 44 er indkommet den for Kaskoassurandøren ubehagelige Mellemsætning, *„at Tabet skal erstattes af Kaskoassurandøren og Fragtassurandøren"*, nytter det ikke Kaskoassurandøren, naar han forsikrer efter Planen, at sige: „Hvad kommer Fragtassurandøren os ved — vi

skal ialfald kun betale vor Andel af Forholdet mellem Taxtsum og Bruttofragt".

Han faar nok finde sig i, at Andelen ikke bestemmes efter Forholdet mellem Taxtsum og Bruttofragt, men efter den Andel, der af Kaskoassurandør og Fragtassurandør kan forsikres for Rederens Regning paa Skib og Fragt, saafremt der skal kunne faaes nogen Mening ud af den indskudte Mellemsætning.

Saavidt jeg kan se, har Herr Konsul *Boe* heller ikke i sit sidste Indlæg fremdraget noget overbevisende Argument til Fordel for sin Fortolkning. Naar Sølovens § 210, forsaavidt angaar Havarigrosse, giver en særskilt Regel for Fragtforskud, forekommer det mig nærmest at være en Stadfæstelse af, at Hovedreglen maa være en anden. Mine Bemærkninger om Retsstillingen i Tilfælde af Befragtning paa en saakaldt Net Charter Form, som forøvrigt ikke har nogen større praktisk Betydning, synes Konsul *Boe* at have misforstaaet, maaske fordi jeg ikke har udtalt mig med tilstrækkelig Tydelighed. Min Mening er kort og godt den, at hele Bruttofragten eller det Beløb, som svarer dertil, hvis der foreligger særlige, fra Søloven afvigende, Bestemmelser om Betalingen af Havneudgifter m. m., skal staa til samtlige Søpanthaveres Disposition. Er nogen af Søpanthaverne tilfredsstillet, fragaar de Beløb, som saaledes er udbetalt Søpanthaverne til Dækning af Reisens Udgifter. Paa anden Maade er det ikke muligt at faa noget System eller nogen Logik ind i Sølovens Bestemmelser. Er der et Net Charter, og Befragteren undlader at betale Havneudgifterne under saadanne Forhold, at Rederen selv bliver ansvarlig for dem, maa disses Beløb tillægges den Fragtsum, hvormed Rederen hefter for samtlige Søpanthaveres Fordringer.

Jeg skal som en Afslutning paa denne Diskussion, som forhaabentlig, takket være Herr Konsul *Boe's* Indlæg, har kastet Lys over flere Punkter i dette Emne, nævne et Par særdeles interessante tyske Rigsretsdomme angaaende herhenhørende Spørgsmaal. De indeholder mange interessante Momenter og har særlig Betydning for de Spørgsmaal, vi her har diskuteret, fordi tysk Ret i

alt væsentligt er stemmende med vor Sølovs Bestemmelser angaaende Rederens Heftelse og Ordningen af Søpanteforholdene.

I den ene Sag, som skriver sig fra 1893 (Norddeutsche Versicherungsgesellschaft mod Deutsche Dampfschiffsrhederei), udtaler Rigsretten, efterat have fastslaaet, at Kollisionsansvaret maa fordeles paa Skib og Fragt, saa at Kaskoassurandøren kun har at tilsvare sin forholdsmæssige Andel:

„Ogsaa det videre Spørgsmaal, om der heri gjøres nogen Forandring ved Fragtens definitive Forudbetaling, er med Rette besvaret benægtende af Appelretten. Thi ved Forudbetalingen udskilles Fragten ligesaalidt af Skibsformuen som i det Tilfælde, at Skibskreditorerne *af den Grund* ikke kan lægge Beslag paa den ikke forudbetalte Fragt, at den ikke mere er udestaaende, men der bevirkes derved kun, at Kreditorernes *tinglige* Ret gaar tabt, medens Rederens personlige Heftelse med Fragten bliver bestaaende.

Ligesaa anser Appelretten med Rette det Spørgsmaal som ligegyldigt, om Fragten var forsikret, samt om der, og da paa hvilken Maade, kunde tegnes Forsikring paa Fragten til Dækning af det middelbare Kollisionsansvar; thi Rederen vilde ellers, naar Kaskoassurandøren havde maattet betale den hele Kollisionsskade, beholde sin Fragtfortjeneste uformindsket, naar den til ham definitivt udbetalte Forskudsfragt ikke var forsikret, samtidig som han vilde opnaa fuld Erstatning for det Formuetab, han led ved at erstatte Tredjemand Kollisionsskaden".

I den anden Sag (Heinrich Bauer mod Budich Schweffel, paadømt af Rigsretten i 1897), dreiede det sig om, hvorvidt Befragteren, til hvem Rederen havde betalt Assurancepræmie for det definitivt betalte Fragtforskud, skulde udrede Forskuddets Andel af Kollisionsansvaret, hvilket blev besvaret bekræftende af Rigsretten, som udtaler:

„I Retspraxis staar to Sætninger fast.

1. Naar det er aftalt, at Befragteren kan forsikre Forskuddet paa Bortfragterens Bekostning, saa er det en Aftale, hvorved Reglen i Handelslovbogens Art. 618, første Stykke, fraviges. For-

skuddet skal altsaa definitivt forblive hos Bortfragteren. *Befragteren har at bære den Sørisiko, som er knyttet til Forskuddet.*

2. Forsikrer Befragteren Forskuddet, saa foreligger der en virkelig Fragtforsikring, ikke Vareforsikring eller Forsikring af en Fordring, til hvis Dækning den for Søfaren udsatte Skibsformue skal tjene. Befragterens Interesse i denne Forsikring grunder sig netop derpaa, at han, forsaavidt angaar Beløbet af Forskuddet, kontraktsmæssig har taget Sørisikoen fra Bortfragteren".

Der findes i de to nævnte Domme mange særdeles interessante Udviklinger, og den, der har Lyst til at gjøre sig bekjendt dermed, vil kunne finde Dommene i „Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen".

J. J.

17.

Christiania Sjøret, den 27 Februar 1905.

Skjøite „Bergljot" ved dens Skipper og Reder Ole Hessen
(Overretssagfører Friis Pettersen, Aalesund)

mod

S/S „Thomas Angell" ved dets Rederi Luossavaara Kiirunavaara Aktiebolag
(Advokat H. S. Dahl, for Adciterede: Overretssagfører C. M. Jacobsen).

Den Omstændighed, at Krav paa Bjergeløn reises for urigtigt Værnething, saa at Søgsmaalet afvises, afbryder ikke Fristen for Forældelse efter *Sjøfartslovens § 283.* Bestemmelsen i *den norske Lov om Forældelse af Fordringer af 27 Juli 1896 § 12* om, at ny Paatale staar Fordringshaveren aaben i 6 Maaneder, naar en betimelig paabegyndt Paatale ender med Sagens Afvisning, kan ikke anvendes paa Sjøpant.

Den 5 Marts 1902 paatraf Skjøiten „Bergljot" af Aalesund Skipper og Reder Ole Hessen, Dampskibet „Thomas Angell" af Trondhjem udenfor Aalesund. Dampskibet var læk i Bunden og Skjøiten assisterede det derfor ind til Aalesund. For denne sin Assistance anser Skjøitens Reder, Skipper og Mandskab sig berettiget til at forlange Bjergningsgodtgjørelse. Dampskibet „Thomas Angell" eiedes paa det nævnte Tidspunkt af Petter O. Wold i Trondhjem; men denne har senere solgt det til dets nuværende Rederi Luossavaara Kiirunavaara Aktiebolag. Mod sidstnævnte Selskab anlagde derfor „Bergljot"s Reder, Skipper og Mandskab Sjøretssag inden Steigens Sorenskriveri. Denne Sag inkamineredes den 20 December 1902, men afvistes ved Dom af 23 Juni 1903, idet Retten ansaa Sagen anlagt ved urigtigt Værnething, da Selskabets rette Værnething var Kristiania.

Ved Sjøretsstævning, berammet 10 September 1903, men først anhængiggjort den 5 Oktober s. A., har „Bergljot"s Reder, Skipper og Mandskab indbragt Sagen for nærværende Ret og har nedlagt saadan Paastand:

1. At Citantskabet hos Indstævnte for den under Sagen omhandlede Bjergning tilkjendes en passende Bjergeløn med lovlige Renter og Sagsomkostninger.
2. At Citantskabet for Bjergelønnen tillægges Sjøpanteret i $^{S}/_{S}$ „Thomas Angell".

Indstævnte gjør gjældende, at det under Sagen indtalte Bjergelønskrav under enhver Omstændighed er præskriberet, idet det efter Sjøfartsloven skulde have været gjort gjældende inden 1 Aar fra Forfaldsdag, ɔ: fra 5 Marts 1902. Derhos fremholder Indstævnte, at der in casu ikke havde fundet nogen Bjergning Sted, hvorfor Citantskabet ikke har Krav paa nogen Bjergeløn, men i Tilfælde alene paa Assistancegodtgjørelse hos Skibets daværende Eier, Petter O. Wold.

I Henhold hertil har Indstævnte nedlagt Paastand paa Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Indstævnte har derhos varslet Petter O. Wold om at varetage sit Tarv under Sagen med Tilkjendegivende, at Indstævnte eventuelt agter at søge Regres hos ham. Wold har ogsaa afgivet Møde og paastaaet sig tilkjendt Kr. 500,00 som Erstatning for Udlæg og som personlig Godtgjørelse.

Jeg finder at maatte give Indstævnte Medhold i den af ham fremsatte Præskriptionsindsigelse. Det er paa det rene, at det af Citantskabet mod Indstævnte fremsatte Krav er en Sjøfordring, hvorfor Indstævnte intet personligt Ansvar har, og som efter Sjøfartslovens § 283 fortabes, naar den ikke gjøres gjældende inden 1 Aar fra Forfaldsdag. Da Forfaldsdag in casu var 5 Marts 1902, og da nærværende Sjøretssag først er paabegyndt i September 1903, er denne Frist saaledes overskredet. Spørgsmaalet er derfor alene, om Bestemmelsen i Forældelseslovens § 12, 2det Afsnit her kan komme til Anvendelse, saaledes at det inden Steigen Sorenskriveri anlagte Søgsmaal ubetinget skulde virke afbrydende paa Præskriptionens Løb, uanseet Søgsmaalets Afvisning og Citantskabet efter Afvisningsdommen have en ny Frist af 6 Maaneder til at instituere ny Paatale. Citantskabet har under Sagen hævdet denne Opfatning; men efter min Mening kan denne ikke gives Medhold. Den ligger ganske udenfor Sjøfartslovens Bestemmelser, som efter sin Ordlyd direkte gaar ud paa, at Sjøfordringen fortabes, naar den ikke gjøres gjældende inden Udløbet af de opstillede Frister. Der staar i Sjøfartsloven intet om, at et Søgsmaal, som afvises eller af andre Grunde bliver resultatløst, skal alligevel virke afbrydende paa Sjøfartslovens Forældelsesfrist og give Fordringshaveren en ny Frist. Til paa dette Punkt at supplere Sjøfartsloven med Reglen i Forældelseslovens § 12, 2det Afsnit, har man formentlig ingen Hjemmel. Tilfældene er heller ikke analoge. Forældelsesloven omhandler Fordringer, som haves mod en anden Person, og det nye Søgsmaal kan derfor alene

nyde godt af Beneficiet i § 12, 2det Led, naar den anlægges mod samme Sagvolder (kfr. Hambro: Om Forældelse af Fordringer, Pag. 81). Sjøfordringen er derimod en tinglig Ret, som gjælder mod alle og enhver, der har Rettigheder i Sjøformuen. Ved her at lade et afvist Søgsmaal virke afbrydende paa Forældelsens Løb vilde man lade Søgsmaalet virke ikke alene overfor Sagvolderen, men ogsaa overfor andre sjøpantberettigede Fordringshavere. Dette ligger ganske udenfor Tanken med Sjøfartslovens herhenhørende Forældelsesregler og kan derfor ikke antages.

Den her antagne Mening stemmer med Hambro l. c. Pag. 112 flg. De under Proceduren citerede Udtalelser i Platou Sjøret Pag. 710, behøver formentlig ikke at forstaaes i modsat Retning.

Efter det her antagne Resultat finder jeg ikke nogen Grund til at udtale mig om Sagens Realitet.

Indstævnte vil efter det Anførte være at frifinde. Da Spørgsmaalet om Forstaaelsen af Sjøfartslovens heromhandlede Forældelsesbestemmelser ikke vides tidligere at have været afgjort i Praxis, antages Sagsomkostningerne at burde ophæves.

Den af Adciterede nedlagte Paastand, er der ikke formel Anledning til at tage under Behandling. Det bemærkes derhos, at der fra Adciteredes Side i hans Indlæg af $^{27}/_{10}$ 1903 er benyttet et Udtryk, som bestemt maa misbilliges, om man end ikke har fundet det nødvendigt at anvende noget skarpere Retsmiddel.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Dampskibet „Thomas Angell"s Rederi, Luossavaara Kiirunavaara Aktiebolag ved dets Repræsentant, Oberstløitnant O. W. Lund, Kristiania, bør for Citantskabet Skjøiten „Bergljot"s Reder, Skipper og Mandskab, dets Tiltale i nærværende Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

23—2—1905.

M. C. Backer
kst.

25—2—1905.

Enig: *H. F. Schetelig.*

27—2—1905.

Ligesaa: *W. Grønstad.*

18.

Kungl. Maj:ts dom, den 17 Marts 1905.

Ångfartygsaktiebolaget Esperance

mot

Nässjö—Oskarshamns Nya Järnvägsaktiebolag.

I certeparti, hvarigenom ångaren „Muncaster" befraktas att från Hull till Oskarshamn öfverföra en last stenkol, stadgas, att lossningstiden skulle beräknas från det ångaren vore färdig att lossa i enlighet med i lossningsorten gällande kutym och bestämmelser. Sedan fartyget anländt till Oskarshamn och anmälts färdigt att lossa nästpåföljande dag, nödgas fartyget vänta två dagar i afbidan på kajplats. Yrkande af rederiet att utbekomma *öfverliggedagsersättning* ogillas, enär vid utlossning af fartyg i Oskarshamn vore gängse bruk att lossning skedde vid kaj och att i allmänhet annat sätt att åvägabringa lastens aflemnande än vid kajen ej stode lastemottagare till buds.

Enligt certeparti den 5 November 1900 befraktades den ångfartygsaktiebolaget Esperance tillhöriga ångaren „Muncaster" om 1000 tons dräktighet att för Nässjö—Oskarshamns Nya Järnvägsaktiebolags räkning öfverföra en last stenkol från Hull till Oskarshamn. I certepartiet stadgades, bland annat, att ångaren skulle i Oskarshamn aflemna lasten utmed något fartyg eller kaj eller pråm eller i liktare enligt anvisning, der den kunde aflemnas utan fara i flott vatten och lasten mottagas från fartygets långsida utan risk eller kostnad för ångaren, enligt i destinationshamnen gällande kutym och bestämmelser för lossning; att lossningen skulle ske, såvida väderleken det tillåte, med i medeltal 275 tons per arbetsdag, sön- och helgdagar likväl derifrån undantagna; att lossningstiden skulle beräknas från den tid ångaren anmälts i tullhuset och blifvit färdig att lossa enligt i lossningshamnen gällande kutym och bestämmelser; samt att, om ångaren under sålunda afsedd tid icke vore expedierad, den finge ligga tio dagar i öfverliggetid mot en ersättning af 15 shillings engelskt mynt för timme dock med undantag af tid, under hvilken afbrott inträffat i följd af vägran å järnvägs eller dockbolags sida eller andra orsakar, dem befraktaren ej haft i sin makt att afvärja.

Ångaren ankom tirsdagen den 18 December 1900 till Oskarshamn med 944 $^{5}/_{20}$ tons stenkol. Kajplats för ångaren blef emellertid ej tillgänglig förr än den 20 December och lossningen kunde i följd häraf ej börja förr än den 21 December kl. 6 fm. Lossningen afslutades den 28 December kl. 4 e. m.

I stämning till Stockholms Rådstufvurätt å järnvägsbolaget anförde ångfartygsbolaget: Befälhafvaren å „Muncaster" hade den 18 December underrättat såväl järnvägsbolaget som dess ombud att lossningen skulle börja den 19 December kl. 6 f. m. Enligt certepartiet skulle 275 tons lossas per dag, hvadan lossningen bort vara afslutad på mindre än $3^{1}/_{2}$ dagar. Då lossningen emellertid slutat först den 28 December kl. 4 e. m. vore ångfartygsbolaget berättigadt till ersättning för 148 timmar löpande öfverliggetid, hvadan ångfartygsbolaget yrkade att härför utbekomma ersättning efter 15 sh. per timme med 111 £ sterling jemte ränta och expencer.

Järnvägsbolaget genmälde: Lossningstiden skulle i förevarande fall börja löpa, då lossningen enligt hamnkutym i Oskarshamn kunde taga sin början. I Oskarshamn vore kutym för lossning af lastångare den, att ångarne i tur och ordning blefve anvisade lossningsplats vid kajen. Järnvägsbolaget hade beställt kajplats den 18 December, men hade „Muncaster" på grund af nämnda kutym nödgats vänta på kajplats till den 21 December kl. 6 f. m. Rederiet borde derför bära den förlust, som uppstått derigenom att lossningen sålunda uppskjutits två dagar. På hamnmästarens befallning hade ångaren sedermera måst förflyttas till annan plats, hvartill åtgått $^{1}/_{2}$ dag. Då lossningstiden började den 21 December hade järnvägsbolaget ej något ansvar för att liggedagarna afbrutits af sön- och helgdagarna den 23, 25 och 26 December. Den omständigheten att arbetarna ej kunde förmås att på julaftonen arbeta längre än till middagen vore en sådan tillfällighet, som enligt certepartiet hindrade lossning utan att lastemottagaren derför hade ansvar. Lossningen hade slutligen hindrats dels $^{1}/_{4}$ dag på grund af regn och slaskväder och dels $^{1}/_{4}$ dag på grund af fel i vinschen. Derest sålunda från tiden den 21 December—28 December frånd roges 3 helgdagar samt $1^{1}/_{2}$ dag för hinder, hade lossningen verkställts inom behörig tid, hvadan järnvägsbolaget bestred käromålet.

Ångfartygsbolaget anmärkte, att den omständigheten, att hamnplats ej fanns vid fartygets ankomst vore en sak, som ej angick fartyget utan emottagaren. Sedan befälhafvaren anmält fartyget till utlossning, måste emottagaren ansvara för att tillfälle

dertill bereddes på sätt certepartiet stadgade eller, i brist på kajplats, medelst pråmar eller liktare. För öfrigt vore emottagaren ansvarig för omständigheter, som inträffat efter liggetidens slut såsom t. ex. att under julaftonen endast under förmiddagen lossningsfolk funnits att tillgå eller att arbetet den 28 December försvårats af svårt väder.

Å ömse sidor åberopades vittnen. Af dessa intygade en hamnkapten och en skeppsklarerare från Oskarshamn, bland annat, att pråmar och liktare icke funnes att hyra i Oskarshamn, samt att enskilda personer icke uthyrde sine pråmar för kollossning, med undantag möjligen af Mekaniska Verkstaden, då dess pråmar icke vore upptagna för verkstadens eget behof.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 19 Juli 1902:

I saken vore utredt att ångaren „Muncaster" med last af 944 $^{5}/_{20}$ tons stenkol klockan tio förmiddagen den 18 December 1900, inkommit i Oskarshamns hamn och der i anledning deraf, att kajplatserna voro af andra fartyg upptagna, förtöjt ute i hamnen; att lasten ej börjat mottagas, förr än den 21 December klockan sex förmiddagen, efter det fartyget under näst föregående dag fått förtöja vid ledigblifven kajplats; samt att lossningen, som med tillämpning af bestämmelserna i certepartiet och med beräkning af tolf timmars arbetsdag skolat försiggå under en afgiftsfri liggetid af tre dagar fem och en femtedels timme, afslutats först den 28 December klockan fyra eftermiddagen.

Med hänsyn till den i saken förebragta utredning angående kutym och bestämmelser vid utlossning af fartyg i Oskarshamn, finge det anses vara upplyst, att derstädes vore allmänt gängse bruk, att lossning skedde vid kaj och att i allmänhet annat sätt att åvägabringa lastens aflemnande än vid kajen der i hamnen ej stode lastemottagare till buds. Vid sådant förhållande och då omförmälta bruk borde enligt bestämmelse i certepartiet vid ifrågakomna lossning lända till efterrättelse, kunde fartyget icke anses hafva varit färdigt att lossa förr än då fartyget under den 20 förenämnda December blifvit förtöjdt vid kajen. Rådstufvurätten fann derför liggetiden lägligen ej böra räknas tidigare än från nästpåföljande dags början, då lasten också, enligt hvad förut nämnts, klocken sex på morgonen börjat att mottagas.

I fråga om sedermera under pågående lossning inträffade förhållanden, som deri vållat hinder och afbrott, vore i saken utredt, dels att efter befallning af vederbörande hamnbefäl fartyget måst

förhalas från dess förut erhållna kajplats till en annan och att häraf orsakats ett uppehåll i lossningsarbetet på fyra timmar, dels att dagen före juldagen de så väl i land som ombord å fartyget anställda arbetarne vägrat arbeta längre än till klockan tolf på dagen, hvarigenom afbrott under en half dag, beräknad till sex timmar, vållats, dels att i följd af regnväder arbetet uppehållits en tid af en och en half timme, dels ock att inträffad skada å vinschen vid en af de tre luckor å fartyget, derifrån lossningen bedrifvits, äfvensom vattensamling i förrummet orsakat hinder och dröjsmål under en timme. På grund af bestämmelserna i certepartiet kunde ångarens rederi ej anses berättigadt till öfverliggedagsersättning för den tid af tillhopa tolf och en half timmar, utlossningen af ofvan angifna orsaker uppehållits, utan sagda tid, tillika med en söndag samt juldagen och annandag jul afräknas från den tid, under hvilken fartyget legat under lossning. Då järnvägsbolaget icke visat sig berättigadt till vidare afdrag af tid i sådant afseende, samt lossningstiden sålunda borde beräknas till sju dagar tio timmar med afdrag af fyra dagar och en half timme, eller alltså till tre dagar nio och en half timmar, hade till lossningen åtgått fyra och en femtedels timmar utöfver den enligt certepartiet bestämda afgiftsfria liggetiden.

Rådstufvurätten pröfvade alltså skäligt så till vida bifalla käromålet, att järnvägsbolaget förpliktades att till ångfartygsbolaget mot kvitto genast utgifva ersättning för berörda fyra och en femtedels timmars öfverliggetid efter beräkning af femton engelska shillings i timmen med sextiotre shillings eller tre pund tre shillings engelsk sterling, antingen i nämnda myntslag eller i svenskt mynt efter den kurs, som vid betalningstiden å Stockholms börs gällde för vexlar, utställda i berörda främmande myntslag och betalningsbara vid uppvisandet, jemte 5% årlig ränta derå från stämningsdagen den 24 September 1901, tills betalning skedde; och skulle vid denna utgång af saken rättegångskostnaderna mellan parterna kvittas.

Såväl ångfartygsbolaget som järnvägsbolaget sökte ändring i Svea Hofrätt, men fann Hofrätten i dom den 17 April 1903 ej skäl göra annan ändring i Rådstufvurättens dom än att, enär den öfverliggetid, för hvilken järnvägsbolaget enligt Rådstufvurättens dom hade att utgifva ersättning, rätt uträknad, utgjorde fyra och tre tiondels timmar, järnvägsbolaget förpliktades att till ångfartygsbolaget utgifva ersättning, utöfver den af Rådstufvurätten

bestämda tid, för ytterligare en tiondels timme med en och en half shilling jämte ränta derå enligt af Rådstufvurätten stadgad grund.

Från detta beslut var emellertid en ledamot af Hofrätten skiljaktig och yttrade:

Det uti ifrågavarande certeparti förekommande stadgande, att lossningstiden skall beräknas från det ångaren anmälts i tullhuset och vore färdig att lossa enligt i lossningshamnens gällande kutym och bestämmelser bör enligt min mening så förstås, att lossningstiden skall anses börja då enligt kutym och bestämmelser i lossningshamnen, från fartygets sida hinder icke möter för lastens aflemnande. Då ostridigt är, att, såvidt på fartyget berott, lossningen kunnat taga sin början den 19 December 1900 klockan sex förmiddagen, bör följaktligen lossningstiden derifrån beräknas och den afgiftsfria liggetiden, hvilken enligt ångfartygsbolagets till grund för dess talan i saken lagda beräkning utgör tre dagar sex timmar, hafva gått till ändra den 22 December klockan tolf middagen. I saken är emellertid upplyst, att fartygets lossning, som till följd af brist på kajplats, icke begynt förr än den 21 December, afslutats först den 28 December klockan fyra eftermiddagen eller ett hundra fyrtioåtta timmar efter liggetidens utgång. Då, på sätt Rådstufvurätten yttrat, ångfartygsbolaget icke kan anses vara berättigadt till öfverliggedagsersättning för den tid af tolf och en half timmar, under hvilken lossningen af vissa utaf Rådstufvurätten angifna orsaker uppehållits, samt järnvägsbolaget således är skyldigt att till ångfartygsbolaget gälda ersättning för en öfverliggetid af ett hundra trettiofem och en half timmar, finner jag skäligt på det sätt ändra Rådstufvurättens dom i hufvudsaken, att järnvägsbolaget förpligtas att till ångfartygsbolaget mot kvitto utgifva ersättning, utom för den af Rådstufvurätten bestämda tid fyra och en femtedels timmar med tre pounds tre shillings, för ytterliga ett hundra trettioen och tre tiondels timmar med nittioåtta pounds nio shillings sex pence, i följd hvaraf det åligger järnvägsbolaget att till ångfartygsbolaget utgifva tillhopa ett hundra ett pounds tolf shillings sex pence engelsk sterling eller motsvarande belopp i svenskt mynt efter den kurs, som vid betalningstiden å Stockholms börs gäller för vexlar, utställda i berörda främmande myntslag och betalbara vid uppvisandet, jemte ränta derå på sätt Rådstufvurätten stadgat. I fråga om rättegångskostnaderna vare, med ändring af Rådstufvurättens dom jämväl derutinnan, järnvägsbolaget af mig förpliktadt att ersätta ångfartygsbolaget dess utgifter å saken vid Rådstufvurätten med 700 kronor.

Ångfartygsbolaget fullföljde sin talan hos kungl. Maj:t.

Järnvägsbolaget bestred ändringssökandet.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligta ångfartygsbolaget att godtgöra vederparten dess kostnader å saken hos kungl. Maj:t med 105 kronor jemte domslösen.

Saken afgjordes efter cirkulation af Högsta Domstolen, som biföll det underdåniga betänkandet.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold. 16. Rederens Ansvar efter Sjelovens § 8 og Planens § 44. Af Konsul Chr. Th. Boe. — 17. Christiania Sjøret: Skjøite „Bergljot" ved dens Skipper og Reder Ole Hessen mod S/S „Thomas Angell" ved dets Rederi Luossavaara Kiinuravaara Aktiebolag. — 18. Kungl. Maj:ts dom: Ångfartygsaktiebolaget Esperance mot Nässjö—Oskarshamns Nya Järnvägsaktiebolag.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 7	Aargang VI	1905

19.

Kungl. Maj:ts dom, den 27 Mars 1905.

Firman John Odell & Co. i Göteborg

mot

Ankan Sigrid Björkegren i Simbrishamn såsom hufvudredare för barkskeppet „Augusta".

Barkskeppet „Augusta", som af firman John Odell & Co. befraktats att från Thameshaven till Göteborg öfverföra en last petroleumolja, skulle enligt certepartiet intaga lasten *så skyndsamt som fartyget kunde mottaga och stufva densamma*. Sedan fartyget anmälts klart att lasta från och med den 24 September 1902, har lastningen kunnat påbörjas först den 6 Oktober och afslutas den 10 Oktober. Då lastningen bort hafva påbörjats dagen efter det fartyget anmälts klart att lasta samt från fartygets sida hinder icke mött för lastens intagande på fyra dagar, förpliktas firman att till rederiet utgifva ersättning för *13 öfverliggedagar*.

Den 8 September 1902 afslutades mellan Sjökaptenen H. J. Knutsson såsom befälhafvare å barkskeppet „Augusta" om 416 registerton och firman John Odell & Co. i Göteborg ett certeparti, enligt hvilket nämnda fartyg skulle från „Thameshaven Petroleum

Works" till Göteborg öfverföra en last petroleumolja i fat. Oljan skulle öfverföras till Thameshaven af tankångaren „Pinna", hvilken skulle ankomma dit den 17 September 1902. Sedan oljan blifvit tappad på fat, skulle oljepartiet genom rederiets försorg inlastas å „Augusta" så skyndsamt, som partiet kunde å skeppet mottagas och stufvas. Ersättning för öfverliggetid skulle utgå med 3 pence per ton för hvarje dag.

„Augusta" anlände till Thameshaven tirsdagen den 23 September kl. 9 f. m. samt anmäldes omedelbart klart för lastning. Sedan ångaren „Pinna" den 24 September kl. 6 f. m. afgått från kajen, fick befälhafvaren å „Augusta" order att förhala fartyget till kajen för att lasta. Sedan denna order efterkommits, fick befälhafvaren på eftermiddagen det meddelandet, att någon last ej kunde erhållas, enär lastemottagaren ej insändt betalning för lasten. Först söndagen den 5 Oktober meddelades befälhafvaren att lastningen kunde börjas påföljande dag. Lastningen påbörjades också den 6 Oktober och var afslutad den 10 Oktober. Enligt skeppsdagboken lastades den 6 Oktober 4 timmar 30 minuter, den 7 Oktober 7 timmar, den 8 Oktober 10 timmar, den 9 Oktober 10 timmar och den 10 Oktober $10^1/_2$ timmar. Å det angående lasten utfärdade konnossementet tecknade befälhafvaren: „Tretton öfverliggedagar ådragna i aflastningsorten".

Änkan Sigrid Björkegren såsom hufvudredare för „Augusta" instämde firman till Rådstufvurätten i Göteborg samt anförde: För inlastning af hela oljepartiet, som enligt certepartiet skulle inlastas så skyndsamt som fartyget kunde mottaga och stufva godset, hade åtgått en sammanlagd tid af 42 timmar. Då från fartygets sida icke ringaste hinder mött att, såsom skett den 10 Oktober, hvarje dag under minst $10^1/_2$ timmar mottaga och stufva last, hade inlastningen kunnat fullbordas under 4 dagar. Hade fartyget såsom sig vederbort fått börja inlastningen dagen efter anmälningsdagen eller onsdagen den 24 September, hade lastningen bort och kunnat vara afslutad lördagen den 27 September. Då nu lastningen afslutats först den 10 Oktober, yrkade Änkan Björkegren att utbekomma ersättning för 13 öfverliggedagar efter 5 £ 4 sh. per dag med tillhopa 67 £ 12 sh. engelskt mynt jemte ränta och expencer.

Firman bestred käromålet. Enligt bestämmelserna i 119 § Sjölagen hade det ålegat befälhafvaren å „Augusta" att under tolf liggedagar afvakta last utan särskild ersättning. Enligt 118 § började lastningstiden i förevarande fall ej att löpa förr än dagen

efter det fartyget förlagts å den för lastning anvisade platsen eller kajen, alltså icke förr än från och med den 25 September. Derest emellertid fartyget helt eller till någon del kunde anses berättigadt till öfverliggedagsersättning, yrkade firman kvittning för genfordran, som för firman uppkommit genom befälhafvarens vägran att förhala fartyget till af firman anvisad lossningsplats å Förön.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 18 Juni 1903:

I saken vore utredt att, ehuru „Augusta", som på morgonen tirsdagen den 23 September 1902 anländt till Thameshaven, samma dag anmälts vara färdig att mottaga last och nästpåföljande morgon, sedan „Pinna" efter fullbordad lossning lemnat kajen derstädes, enligt order från aflastaren dit förhalats, lastningen påbörjats först den 6 Oktober och fortgått till fredagen den 10 i sistnämnda månad på aftonen, under hvilka dagar inlastats 2530 fat olja. På grund af föreskriften i certepartiet om lastens aflemnande vore emellertid bestämmelserna i 119 § Sjölagen rörande liggedagars beräknande i förevarande fall icke tillämpliga och borde enligt 118 § Sjölagen lossningstiden beräknas från och med nästa helgfria dag efter det vederbörlig anmälan derom, att fartyget varit färdigt att mottaga lasten blifvit gjord eller onsdagen den 24 September. Då firman icke visat att från vederpartens sida hinder mött att, på sätt som skett sista lastningsdagen, hvarje dag bedrifva lastningen under $10^1/_2$ timmar, i hvilket fall, då till lastningen ostridigt åtgått sammanlagdt 42 timmar, den kunnat fullbordas under fyra dagar och alltså afslutas lördagen den 27 September, fann Rådstufvurätten Änkan Björkegren, då öfverliggedagar jämlikt 120 § Sjölagen borde beräknas såsom löpande dagar, berättigad att åtnjuta ersättning för öfverliggetid från och med söndagen den 28 September till och med fredagen den 10 Oktober 1902 eller för 13 dagar. Då firman icke heller visat fog för sitt i saken kvittningsvis framställda ersättningsanspråk, pröfvade Rådstufvurätten rättvist förplikta firman att genast mot kvitto till Änkan Björkegren utgifva fordrade 67 pounds 12 shillings engelsk sterling i detta myntslag eller i svenska penningar efter den vid betalningstiden gällande kurs äfvensom 6% ränta å 5 £ 4 sh. sterling från förfallodagarna den 28, 29 och 30 September samt 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 och 10 Oktober 1902 tills betalning skedde äfvensom att ersätta Änkan Björkegren hennes kostnader å rättegången med 255 kronor.

Firman vädjade till Göta Hofrätt, men fann Hofrätten i dom den 27 November 1903 ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens

dom samt förpliktade firman att med 52 kronor ersätta Änkan Björkegrens kostnader å saken i Hofrätten.

Firman fullföljde hos Kungl. Maj:t sitt ändringssökande, som af modparten bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade firman att godtgöra Änkan Björkegrens kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jemte domslösen.

20.

Sjøretten i Christiania, den 27 Marts 1905.[1])

Nitedals Tændstikfabrik
(Advokat Ingstad)

mod

Jac. O. Lyngaas & Co.
(Advokat Hofgaard).

Kaskoassurandørerne ansees ikke forpligtede til at betale Omkostningerne ved Fjernelsen af Vraget af en forlist Lægter, for hvis Tab de havde udbetalt Erstatning. At Assurandørerne havde averteret Vraget tilsalgs, ansaaes alene som et Udtryk for den almindelige Regel, at Kaskoassurandøren er berettiget til at realisere, hvad der maatte være i Behold af de forsikrede Gjenstande for derved at opnaa delvis Dækkelse af den udbetalte Erstatning.

Natten mellem den 12 og 13 Oktober 1903 stødte en Lægter „Asp", der tilhørte Nitedals Tændstikfabrik, og sank ret ud for Agnæs Brygge pr. Fredriksværn. Lægteren, der forøvrigt under Sagen er givet forskjellige Navne, men om hvis Identitet der ikke er Tvivl, var assureret hos Jac. O. Lyngaas & Co., som under 23 December 1903 udbetalte Eieren dennes tilgodehavende Forsikringssum efter meddelt Opgjør (se Dok. 4 ad 5).

---

[1]) Denne Dom er appelleret til Høiesteret.

Lægteren blev imidlertid liggende udenfor Agnæs Fabriks Brygge til udover Vaaren 1904. Den var da efterhaanden sunket saa dybt ned, at dens Fjernelse krævede extraordinære Udgifter. Arbeidet hermed bortsatte Nitedals Tændstikfabrik efter indhentede Anbud til Moss Værft, Bjergnings & Dykker Co., for et Beløb af 900,00 Kroner. Nitedals Tændstikfabrik mener, at Assurandøren maa være ansvarlig for dette Beløb og ligeledes maa tilsvare Erstatning for de Udgifter, som Lægteren ved sin Henliggen udenfor Bryggen paaførte Fabriken paa Grund af de derved foraarsagede Trafikforhindringer. Da Assurandøren har nægtet at være ansvarlig herfor, har Fabriken ved Sjøretsstævning, berammet 3 August 1904, anlagt nærværende Sag mod Jac. O. Lyngaas & Co. — og efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling — paastaaet Firmaet dømt overensstemmende hermed.

Under Sagens Gang har Citantskabet angivet sine Udgifter i Anledning af nævnte Trafikhindringer til et Beløb af 120,00 Kroner. Indstævnte har — under Bestridelse af Ansvarspligten — godtaget Ansættelsen af den eventuelle Erstatning til det af Citantskabet nævnte Beløb. Efter dette gaar Citantskabets Paastand ud paa Tilkjendelse af tilsammen 1 020,00 Kroner med lovlige Renter.

Indstævnte har derhos under Sagens Gang oplyst, at Forsikringen var tegnet hos Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft for Kroner 2 000,00 og hos Nord-West-Deutsche-Versich.-Gesellschaft for Kroner 1 000,00. Efter denne Oplysning har Citantskabet rettet sin Paastand mod Jac. O. Lyngaas & Co. som Repræsentanter for de nævnte Forsikringsselskaber.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden.

Begge Parter har derhos paastaaet sig tilkjendt Sagsomkostninger.

Indstævnte fremholder, at en Kaskoassurandør efter Forsikringsvilkaarene (Sjøforsikringsplanen) ikke har nogensomhelst Forpligtelse til at besørge et Vrag fjernet eller flyttet eller at udrede Omkostninger dermed. Dette erkjendes ogsaa fra Citantskabets Side. Det er saaledes paa det rene, at Citantskabet ikke anser Søgsmaalet hjemlet i Indstævntes Stilling som Kaskoassurandør alene.

Citantskabet bygger derimod sit Erstatningskrav dels derpaa, at Indstævnte efter Havariet overtog Lægtervraget til Eiendom og derfor maa have en Eiers Forpligtelse til at besørge det fjernet, dels derpaa, at Indstævnte har nægtet Citantskabet selv at fjerne Vraget, medens det endnu kunde lade sig gjøre at faa det fjernet med forholdsvis ubetydelige Omkostninger.

Indstævnte har bestridt den faktiske Rigtighed af Citantskabets Anførsler. Indstævnte bestrider saaledes, at have overtaget Lægtervraget som Eiendom, og bestrider derhos, at have nægtet Citantskabet at fjerne samme. Subsidiært fremholder Indstævnte, at selv en Eier efter almindelige Retsgrundsætninger ikke har nogen Forpligtelse til at sørge for Fjernelse af Vrag, og finder et Udtryk for dette Retsprincip i Havneloven af $^{10}/_{7}$ 1894 § 56.

Rigtigheden af dette sidste Argument er igjen modsagt fra Citantskabets Side.

Efter Sagens Stilling antages Indstævnte at maatte gives Medhold.

Forat Citantskabets Paastand skulde kunne gives Medhold, maatte der kunne paavises et specielt Grundlag for, at Indstævnte udtrykkelig eller stiltiende har paataget sig den Forpligtelse til at fjerne Vraget, som ikke paahvilede Indstævnte alene som Assurandør. For Tilstedeværelsen af et saadant Grundlag maatte Citantskabet have Bevisbyrden; men noget saadant Bevis foreligger ikke.

Det er vistnok paa det rene, at Indstævnte har ladet Lægtervraget avertere tilsalgs i Stedets Aviser. Men det synes klart, at der heraf ikke kan udledes nogen Overtagelse af Forpligtelser, som ikke tidligere paahvilede Assurandørerne. Meget mere er Averteringen alene et Udtryk for den almindelige Regel, at en Kaskoassurandør, som har udbetalt Forsikringssummen til den forsikrede, er berettiget til at realisere, hvad der maatte være i Behold af de forsikrede Gjenstande for derved at faa delvis Dækkelse af den udbetalte Forsikringssum. Heri finder Averteringen sin naturlige Forklaring og berettiger saaledes ikke til nogen Slutning om, at det har været Assurandørens Mening at overtage Forpligtelser, som maatte paahvile de forsikrede Gjenstande.

Heller ikke foreligger der noget Bevis for, at Indstævnte har nægtet Citantskabet at fjerne Lægtervraget. Tvertimod er det oplyst saavel fra Indstævntes Agent paa Stedet, som fra den Besigtigelsesmand, som straks efter Havariet blev sendt ned til Ulykkesstedet for paa Indstævntes Vegne at undersøge Forholdene, at ingen af dem har forbudt Citantskabet at fjerne Vraget (Dok. 2 ad 6 og Dok. 1 og 2 ad 10). De har derimod begge udtalt, at det vilde være heldigt at faa Vraget flyttet snarest muligt. At Citantskabet kan sees at have rettet flere forgjæves Henvendelser til Indstævnte om at fjerne Vraget, kan efter dette ikke

skjønnes at have paadraget Indstævnte nogen Forpligtelse i denne Henseende. Det eneste, som Citantskabet forsaavidt skulde kunne paaberaabe sig, maatte være en Skrivelse af 12 November 1903 fra Indstævntes Lokalagent, Chr. Nielsen & Co., Larvik, (Dok. 3 ad 5), hvori udtales: „Assuranceselskabet staar i Underhandling om Salg af Lægterskroget; hvis ikke dette gaar i Orden, skal Lægteren, hvis muligt, blive fjernet".

Om denne Skrivelse anfører Indstævnte først, at Indstævnte selv ingen Befatning har havt med samme, og dernæst, at Meningen alene har været, at Agenten skulde forsøge paa at faa Lægteren fjernet, hvis dette var muligt. Indstævnte betegner dette alene som en Imødekommenhed fra Agentens Side overfor Citantskabet og oplyser, at Agenten ogsaa har vist denne Imødekommenhed i Gjerning ved at lade sin Bugserbaad „Rolf" et Par Gange gjøre Forsøg paa at faa Lægteren bort, men rigtignok forgjæves — uden herfor at beregne nogen Godtgjørelse. Selv om denne Skrivelse kan siges at være endel uklart opfattet, kan det ikke med Rimelighed antages, at Agenten har villet paadrage Indstævnte Forpligtelser, som var Indstævnte uvedkommende. Heller ikke denne Skrivelse kan derfor indeholde tilstrækkelig Hjemmel for Søgsmaalet.

Efter dette vil Indstævnte være at frifinde. Det sees vistnok, at Indstævnte i Opgjøret — (Dok. 4 ad 5) — har fratrukket i Forsikringssummen et Beløb af Kroner 500,00 for bjerget Maskineri og Kjedel. Men Spørgsmaalet om Berettigelsen heraf — uanseet at der ikke var truffet nogen Foranstaltning til at fjerne Lægterskroget — er ikke omhandlet i Proceduren — og ligger derfor udenfor nærværende Sag.

Efter dette Udfald antages det unødvendigt at afgjøre noget om, hvorvidt Citantskabet efter Forligsmæglingen kan være formelt berettiget til at rette Paastanden mod Jac. O. Lyngaas & Co. som Repræsentanter for de ovenfor nævnte Assuranceselskaber, medens Paastanden i Stævningen og ved Anhængiggjørelsen var rettet mod nævnte Firma personlig.

Sagsomkostningerne antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Jac. O. Lyngaas & Co., som Repræsentanter for Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft og Nord-West-

Deutsche Versicherungs-Gesellschaft bør for Citantskabet, Nitedals Tændstikfabriks Tiltale i nærværende Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

21—3—1905.

M. C. Backer,
kst.

23—3—1905.

Enig: *W. Grønstad.*

25—3—1905.

Enig: *O. M. Larsen.*

21.

Sjøretten i Christiania, den 10 April 1905.

A/S Allegro
(Advokat Rasch)

mod

Handelsdepartementet
(Regjeringsadvokaten).

Det Offentliges Forpligtelse til at bestride Omkostningerne ved Hjemsendelse etc. af Mandskabet paa et kondemneret Fartøi, jfr. *Sjøfartslovens § 98*, er ikke afhængig af at der ved Besigtelsen i Medfør af *Sjøfartslovens § 41* er afgivet Skjøn over, hvad der bør foretages for at udbedre Skaden.

1 Februar Maaned 1903 led Bark „Allegro" af Skudesnæs Havari paa Reise fra Barry til Delagoa Bay med en Ladning Kul. Skibet søgte ind til Swansea, hvor det ankom den 26 Februar. Besigtelsesforretning afholdtes derpaa den 27 Februar og den 3 Marts næstefter, hvorefter Skibet blev solgt ved Auktion og Mandskabet hjemsendt. Rederiet antog, at Statskassen efter Sjøfartslovens § 98 pligtede at bestride Omkostninger ved Mandskabets Hjemsendelse; men da det Offentlige var uvillig hertil, har Rederiet selv udlagt de nødvendige Beløb og har nu ved Sjøretsstævning

af 26 Oktober 1904 anlagt nærværende Sag mod det Kongelige Norske Departement for udenriske Sager, Handel, Sjøfart og Industri paa Statskassens Vegne til Refusion af sit Udlæg. Efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling har Citantskabet paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale Kr. 499,12 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har ved Regjeringsadvokaten nedlagt Paastand om, at Indstævnte frifindes, samt at Citantskabet tilpligtes at betale Indstævnte Omkostninger og Regjeringsadvokaten Salær (Sptl. § 67).

Søgsmaalet er fra Citantskabet bygget paa at Skibet overensstemmende med Forskriften i Sjøfartslovens § 98 jfr. § 6 „blev erklæret for uistandsætteligt". Indstævnte derimod bestrider, at der foreligger nogen Kondemnation og gjør derhos gjældende, at der ialfald ikke foreligger nogen lovlig Skjønsforretning, som kan være bindende for det Offentlige.

I Anledning af de fra Indstævnte fremsatte Indsigelser bemærkes, at Besigtigelsesforretningerne af 27 Februar og 3 Marts 1903 foretoges af to Besigtigelsesmænd, som var opnævnte af den norske og svenske Konsul paa Stedet. Under Forretningen den 27 Februar blev Skaden besigtiget og beskrevet. Af det Referat, som er indtaget i den som Dok. 1 ad 3 fremlagte Erstatningsberegning, fremgaar det, at Riggen var betydelig beskadiget, idet Fokkemasten, Stormasten og Mesanstangen var brukket og alt Tilbehør til disse borte alene med Undtagelse af Storraaen, der var brukket, samt at der desuden var adskillig Skade paa Skroget m. v. Besigtigelsesmændene anbefalede derfor, at Skibet lossedes og doksattes til videre Undersøgelse og Reparation.

Under Kontinuationsforretningen den 3 Marts afgav Besigtigelsesmændene, af hvilke den ene var Bureau Veritas's Besigtigelsesmand for Bristolkanalen og den anden Marinebesigtigelsesmand og Besigtigelsesmand for det italienske Register følgende Udtalelse:

„Efter en omhyggelig Undersøgelse af Skibet og efter at have taget Notits af de fastslaaede Tab og Skader skjønnede vi, at der til Fornyelse af de tabte Master, Stænger, Ræer og Rig og til Reparation af Skibet for at sætte det i samme gode sjødygtige Stand som før Ulykken vil medgaa omtrent 1700 £ — et Tusinde syv Hundrede Pund.

Vi skjønner videre, at Skibets Værdi som det ligger i beskadiget Stand efter vor Mening er fire Hundrede og femti Pund — £ 450—0—0 Sterling.

Vi er af den Mening, at Skibets Værdi i repareret Stand vil være omtrent et Tusinde fem Hundrede Pund — £ 1500—0—0 Sterling.

I Betragtning af det foregaaende og af, at Kullene maa losses, naar Masterne skal fornyes og Skibet repareres, anbefaler vi, at Reparationen ikke bør finde Sted, men at Skibet bliver solgt for den bedst opnaaelige Pris, saaledes som det ligger i sin beskadigede Stand".

Indstævnte paaberaaber sig nu, at Besigtigelsesmændene ikke udtrykkelig har „erklæret Skibet for uistandsætteligt", og at der af denne Grund overhovedet ikke foreligger nogen Kondemnationsakt. Jeg kan ikke give denne Indsigelse Medhold. Læser man Mændenes Udtalelse i Sammenhæng, synes det ikke at kunne være tvivlsomt, at Skibet efter Mændenes Opfatning ikke er Istandsættelse værd (Sjøfartslovens § 6), og at det er af denne Grund, de anbefaler Salg af Skibet i beskadiget Stand. Dette fremgaar ogsaa direkte af de Værdiansættelser, som Mændene er kommet til ved Bestemmelsen af Reparationens Kostende i Sammenligning med Ansættelsen af Skibets Værdi henholdsvis i beskadiget og i repareret Stand. Lægger man disse Ansættelser til Grund er det klart, at der in casu foreligger de faktiske Momenter, som efter Sjøfartslovens § 6 udkræves, forat et Skib skal kunne ansees som uistandsætteligt.

Citantskabet maa derfor være berettiget til at forlange Skibet anseet som uistandsætteligt, saafremt Skjønsforretningen kan godtages som „lovlig Besigtelse". Ogsaa dette har imidlertid Indstævnte som antydet bestridt og har herfor paaberaabt sig, at der ikke overensstemmende med Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 41 er afgivet Skjøn over, hvad der bør foretages for at udbedre Skaden. Jeg antager imidlertid, at dette ikke kan være nødvendigt for Kondemnationsspørgsmaalets Vedkommende, naar Mændene kommer til det Resultat, at der overhovedet ikke bør være Tale om at foretage nogen Reparation.

At Skibet in casu efter Salget er repareret af den nye Eier, synes efter dette at maatte være Sagen uvedkommende, ligesaa Spørgsmaalet om paa hvilken Maade Kjøberen har foretaget Reparationen, eller hvad denne maatte have kostet Kjøberen.

I Henhold til det Anførte vil Citantskabets Paastand blive at tage til Følge, idet Sagsomkostningerne billiges med 120,00 Kroner.

Thi konkluderes:

Indstævnte, Det Kongelige Norske Departement for udenrigske Sager, Handel, Sjøfart og Industri paa Statskassens Vegne, bør til Citantskabet Aktieselskabet Allegro betale det paasøgte Beløb Kr. 499,12 — fire Hundrede nitti ni Kroner tolv Øre — med 4 — fire af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 28 Oktober 1904, til Betaling sker, samt 120 — et Hundrede og tyve — Kroner i Sagsomkostninger.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

5—4—1905.

M. C. Backer,
kst.

6—4—1905.

Fuldt ud enig: *Otto Thoresen.*

6—4—1905.

Enig: *O. M. Larsen.*

22.

Kungl. Majts utslag, den 17 Mars 1905.

T. f. Tullfiskalen Th. Eksandh

mot

Skepparen E. Boijken från Bremen.

Yrkande om ansvar å fartygsbefälhafvare för det denne, på resa från utrikes ort, vid Kalmar tagit på släp en pråm för bogsering till inrikes ort utan att i Kalmar aflemna märkrulla och uttaga årspass. §§ 11, 15, 16, 53, 59 och 164 i Tullstadgan.

Tullförvaltaren C. A. Bergman yrkade å tjenstens vägnar vid Rådstufvurätten i Kalmar ansvar å skepparen E. Boijken från Bremen för det han i egenskap af befälhafvare å bogserångaren „Unterweser 10“ den 12 Oktober 1902, då fartyget från utrikes ort ankommit till Kalmar och derifrån afgått till inrikes ort underlåtit att i Kalmar aflemna märkrulla och uttaga årspass. Till stöd för åtalet åberopade åklagaren §§ 11, 15 mom. 3, 16, 53, 59 och 164 i Tullstadgan.

Boijken bestred åtalet. Han hade visserligen ifrågavarande dag, under resa från Kiel, i Kalmarsund tagit på släp en pråm för bogsering till inrikes ort, men ansåg sig icke hafva haft någon skyldighet vare sig att i sundet, som vore internationellt farvatten, afvakta tullbetjeningens ankomst eller att anlöpa Kalmar.

Rådstufvurätten fann i utslag den 18 Maj 1903 det vara i målet upplyst, att Boijken med det af honom förda ångfartyget „Unterweser 10“ den 12 Oktober 1902 kommit från utrikes ort, ankrat å redden vid Kalmar samt efter ett kort uppehåll afgått derifrån, bogserande en pråm, till Hernösands tullkammaredistrikt, äfvensom att Boijken i Kalmar icke aflemnat märkrulla och i stället försett sig med årspass;

men enär Kalmar icke för „Unterweser 10“ varit lossningsplats och märkrullan icke der affordrats Boijken,

blef åklagarens talan ogillad.

Från detta beslut var en ledamot af Rådstufvurätten skiljaktig och yttrade:

Enär Boijken vidgått att han, som efter ankomst från utrikes ort den 12 Oktober 1902 med sitt fartyg „Unterweser 10“ ankrat

i Kalmarsund och derifrån medfört pråmen „Unterwes 5“ samt således måste anses hafva för sitt fartyg intagit last i Kalmar, underlåtit aflemna märkrulla och uttaga årspass, pröfvar jag jemlikt 11, 15, 53, 59 och 164 §§ i gällande tullstadga rättvist döma Boijken att böta för underlåtenheten att aflemna märkrulla femtio kronor och för underlåtenheten att uttaga årspass tjugu kronor eller tillhopa sjuttio kronor, hvilka böter skola fördelas lika mellan Kronan och tullstatens enskilda pensionsinrättning.

Åklagaren besvärade sig i Göta Hofrätt, som i utslag den 10 Juli 1903 yttrade:

Enär i målet icke blifvit utredt annat än att Boijken under resa från Kiel i Kalmarsund tagit på släp en pråm för bogsering till tullplats inom Hernösands tullkammaredistrikt,

samt Boijken följaktligen icke, såvidt visats, haft skyldighet att i Kalmar aflemna märkrulla och uttaga årspass,

pröfvade Hofrätten lagligt fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten i öfverklagade utslaget kommit.

T. f. Tullfiskalen Th. Eksandh fullföljde efter förordnande af Generaltullstyrelsen målet hos Kungl. Maj:t, men, då Justitiekanslern ej gifvit sitt tillstånd till besvärens fullföljande, fann Kungl. Maj:t desamma ej kunna till pröfning upptagas.

23.

Kungl. Maj:ts dom, den 27 Mars 1905.

Malmö Stenkolsbolag Andersson & Co. i Malmö

mot

Befälhafvaren å ångfartyget „Naval“ från Kiel O. Andreis.

I tvist om *öfverliggedagsersättning* förklaras den omständigheten att af lastemottagaren anvisad lossningsplats varit upptagen af annat fartyg ej utgöra hinder för befälhafvaren att beräkna lossningstid från och med dagen efter den, då fartyget anmälts klart för lossning.

Enligt certeparti den 19 December 1902 befraktades ångfartyget „Naval“ från Kiel om 1500 tons drägtighet att från Sunderland till Malmö föra en full last stenkol. I certepartiet stadgades att fartyget skulle aflemna lasten långsides någon kaj eller pråm eller i liktare, allt eftersom af lastemottagaren bestämdes; att fartyget skulle lossas med 300 tons per arbetsdag, såvidt väderleken tilläte, sön och helgdagar, oroligheter, strejker, dåligt väder och alla andra hinder, som köpmannen ej kunde förekomma eller följderna deraf undantagna; att lossningstiden skulle beräknas från den stund fartyget anmälts å tullhuset och det vore färdigt att lossa i enlighet med bruk och lag i lossningshamnen; samt att, derest ångaren ej vore klar inom den bestämda tiden, ersättning för öfverliggetid skulle erläggas efter 15 shillings per timme.

„Naval“ anlände till Malmö den 4 Januari 1903 med 1498 tons stenkol och anmäldes påföljande dag klar för lossning. Lastemottagare var handelsbolaget Malmö Stenkolsbolag Andersson & Co. i Malmö. Lossningen påbörjades emellertid först den 9 Januari, fortsattes den 10, 11 och 13 och var afslutad den 14 i samma månad. Att lossningen börjat först den 9 Januari berodde derpå, att den kajplats, som bolaget anvisat „Naval“ för lossning, varit upptagen af annat fartyg.

O. Andreis såsom befälhafvare å „Naval“ instämde bolaget till Rådstufvurätten i Malmö med yrkande att utbekomma ersättning för två öfverliggedagar med 36 £ sterling jemte ränta och expencer. Enligt Andreis' förmenande hade bolaget varit vållande dertill att lossningen icke, såsom sig vederbort, börjat den 7 Januari äfvensom dertill att lossning icke egt rum under den 12

Januari. Då fartyget enligt certepartiet bort lossats på fem dagar, hade liggedagarna för fartyget, med iakttagande af att den 11 Januari var söndag, bort tilländalöpa den 12 Januari.

Bolaget förklarade, att den omständigheten att „Naval" ej kunnat förr än som skett angöra den anvisade lossningsplatsen vara ett hinder, som enligt certepartiet köpmannen ej kunde förekomma. Då under den 12 Januari rådt storm, som omöjliggjort all lossning, bestred bolaget käromålet.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 12 November 1903:

I saken vore utredt att, då anmälan derom att „Naval" vore färdig att utlossa sin af 1498 tons stenkol bestående last, den 5 Januari blifvit bolaget i vederbörlig ordning tillställd, lossningen bort börja den 7 Januari och, derest hinder icke inträffat, afslutas den 12 Januari; att någon lossning icke egt rum den 7, 8 och 12 Januari; att lossningen, efter att hafva pågått jemväl söndagen den 11, afslutats den 14 Januari och att följaktligen en öfverliggetid af två dagar uppkommit;

och enär den omständighet att den kajplats, der bolaget begärt lastens utlossande, den 7 och 8 Januari varit upptagen af annat fartyg, hvilket vållat uppskof med lossningen, desto mindre kunde anses för hvad certepartiet af den 19 December 1902 benämnde hinder „som köpmannen ej kan förekomma", som i certepartiet lemnad bestämmelse derom att lasten skulle aflemnas vid kaj, pråm eller liktare „allt efter som af lastemottagaren bestämmes" icke kunde anses medföra rätt för bolaget att sjelf bestämma lossningsplatsen inom hamnen, och det icke vore utredt, att annan lossningsplats dessa dagar icke funnits ledig;

ty och som genom Sjökaptenen Sigurd Lindahls och förmannen Magnus Scharnells i Malmö vittnesberättelser, jemförda med hvad i öfrigt i saken förekommit, vore utredt, att storm den 12 Januari hindrat lossningsarbetet, så ock med hänsyn till hvad certepartiet innehölle om dåligt väder såsom hinder för lossning,

funne Rådstufvurätten lagligt Andreis' talan på det sätt bifalla, att Rådstufvurätten förpligtade bolaget att vid tvång af utmätning genast mot betalningsbevis till Andreis utgifva ersättning för en öfverliggedag med 18 pounds engelsk sterling eller deremot svarande svenskt mynt enligt vid betalningstiden gällande kurs jemte 5 procent årlig ränta derå från stämningsdagen den 16 Januari 1903 tills betalning följde, och skulle bolaget godtgöra Andreis' kostnader å saken med 250 kronor.

Bolaget vädjade till Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, som i dom den 22 April 1904 ej fann skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpligtade bolaget ersätta Andreis hans utgifter i Hofrätten med 40 kronor jemte lösen för Hofrättens dom.

Bolaget fullföljde hos Kungl. Maj:t sitt ändringssökande som af modparten bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom; och skulle bolaget ersätta Andreis' kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 120 kronor jemte domslösen.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 19. Kungl. Maj:ts dom: Firman John Odell & Co. i Göteborg mot Änkan Sigrid Björkegren i Simbrishamn såsom hufvudredare för barkskeppet „Augusta". — 20. Sjøretten i Christiania: Nitedals Tændstikfabrik mod Jacob O. Lyngaas & Co. — 21. Sjøretten i Christiania: A/S Allegro mod Handelsdepartementet. — 22. Kungl. Maj:ts utslag: T. f. Tullfiskalen Th. Eksandh mot Skepparen E. Boijken från Bremen. — 23. Kungl. Maj:ts dom: Malmö Stenkolsbolag Andersson & Co. i Malmö mot Befälhafvaren å ångfartyget „Naval" från Kiel O. Andreis.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 8-9	Aargang VI	1905

24.

Konferencen i Brüssel.

Af Advokat *Kristen Johanssen.*

Ingen Gren af den menneskelige Virksomhed er mindre bundet til det enkelte Sted end Sjøfarten, hvis Maal jo netop er at skabe Forbindelse mellem fjerne Pladse. Heller ikke er der nogen Bedrift, som hyppigere giver Anledning til Konflikter eller paabyder Indgaaelsen af Retshandler mellem Personer fra forskjellige Lande. En ligefrem Følge heraf er det, at Retsreglernes Forskjellighed i de forskjellige Stater vil være til betydelig Uleilighed, ja undertiden bliver til et føleligt Onde. Som man kan vente, viser derfor ogsaa Sjøretten ned gjennem Tiderne en Tendens bort fra Forskjelligheder og henimod Enhed. Men først i de sidste Menneskealdre har denne Tendens givet sig Udslag i Fællesarbeide af Interesserede fra forskjellige Lande til Undersøgelse af de Lovregler og Sædvaner, som er herskende rundt om i den civiliserede Verden for gjennem Sammenligning at finde det bedste og gjøre dette til Fællesregel.

En fremskudt Plads i dette Arbeide indtager „Comité maritime international", der har Afdelinger i de fleste Lande med udvik-

let Sjøfart, saaledes ogsaa i Norge. Paa dens Foranledning er Arbeidet for lig Sjøret Verden over indtraadt i et nyt Stadium. Efter Indbydelse af den belgiske Regjering lod nemlig i Februar iaar en Række Stater (Kongostaten, Spanien, De forenede Stater, Frankrige, Italien, Japan, Norge, Holland, Portugal, Rumænien, Rusland og Sverige) sig officielt repræsentere ved en i Brüssel afholdt Konferens, hvis Maal var at enes om et Udkast til fælles Lovregler angaaende Bjergning og Sammenstød. Om end i sig selv vigtige nok hører jo disse Afsnit af Sjøretten hverken til de vanskeligste eller aller betydningsfuldeste. Men som de er, vil ingen være i Tvil om, at hvis det lykkes at faa en ensartet Lovgivning Verden over angaaende dem, vil dette betyde en særdeles stor Fordel, og netop den gjennem Praksis naaede Forstaaelse af, hvor stor denne Fordel er, vil forhaabentlig give de forskjellige Stater Lyst til og Mod paa at udvide Omraadet for den ensartede Lovgivning ogsaa til andre Dele af Sjøretten.

Konferencen satte som Maal for sit første Sammentræde at udarbeide et Lovudkast til Forelæggelse for de forskjellige Regjeringer. Naar saa disses Bemærkninger er indhentet, vil man i et nyt Møde give Udkastet endelig Form. Lykkes det at enes herom, vil det staa til de deltagende Landes Regjeringer at opnaa den lovgivende Magts Sanktion paa Forslaget. Sit første Maal har Konferencen naaet, idet man samlede sig om de to Forslag, som nedenfor gjengives i Oversættelse.

1. Om Sammenstød.

Art. 1. Oprettelsen af Skade, bevirket ved Sammenstød mellem sjøgaaende Skibe indbyrdes eller mellem saadanne og Fartøier, der anvendes i Fart paa indre Vandveie, er undergivet nærværende Konventions Bestemmelser uden Hensyn til det Sted, hvor Sammenstødet er skeet.

Art. 2. Er Sammenstødet en Følge af ulykkelig Hændelse eller skyldes det force majeure, eller er der Uvished om Grunden til det, har den Skadelidende selv at bære sit Tab.

Denne Bestemmelse er ogsaa anvendelig, hvor et af Skibene var fortøiet eller forankret, da Ulykken skeede.

Art. 3. Skyldes Sammenstødet en Feil, har det Skib, som har begaaet Feilen, at erstatte Skade og Tab, som er forvoldt.

Art. 4. Er der Feil paa begge Sider, saa er hvert Skib ansvarlig i Forhold til Graden af Feil, begaaet fra dets Side.

Skade og Tab, forvoldt paa Skibe, Ladning, Besætning og Passagerer eller andre Personer, som befinder sig ombord, fordeles mellem Skibene i nævnte Forhold, uden Fællesansvar overfor Trediemand.

Art. 5. Den Omstændighed, at Sammenstødet er forvoldt ved Feil af en Lods, hvis Benyttelse er tvungen, hindrer ikke Skibets Ansvar, saaledes som dette er bestemt ved nærværende Konventions Bestemmelser.

Art. 6. Søgsmaal til Indtale af Skadeserstatning paa Grund af Sammenstød er ikke afhængigt af Protests Optagelse eller Iagttagelsen af nogen speciel Formalitet.

Art. 7. Søgsmaalet forældes i to Aar fra Sammenstødet at regne. Hvert Lands Lov bestemmer, hvad der bevirker Afbrydelse eller Opsættelse af Forældelsens Løb.

Art. 8. Skibe, der støder sammen, er forpligtede til at yde hinanden Hjælp, saalangt Omstændighederne tillader det.

Hvert Lands Lov bestemmer hvilken Straf Overtrædelse heraf skal medføre. Skibets Eier er ikke ansvarlig for Kapteins eller Mandskabs Overtrædelse af ovennævnte Bestemmelse og Undladelse af at yde Hjælp medfører, forsaavidt angaar det pekuniære Ansvar for Sammenstød, ikke Formodning om Feil.

Art. 9. Under Forbehold af senere Konventioner om Begrændsning af Reders Ansvar gjælder, at nærværende Bestemmelser ikke har nogen Virkning paa dette Ansvars Natur eller Udstrækning, saaledes som dette er bestemt i hvert enkelt Land.

Art. 10. Nærværende Konvention er uden Anvendelse paa Krigsskibe.

2. Om Bjergning og Hjælp i Nød.

Art. 1. Bjergning af og Hjælp i Nød ydet sjøfarende Skibe er undergivet nærværende Konventions Bestemmelser, uden at der skjelnes mellem disse tvende Arter af Bistand og uden Hensyn til Stedet, hvor den er ydet.

Art. 2. Enhver Kaptein er forpligtet til, saalangt han kan gjøre det uden Fare for sit Skib, Mandskab eller Passagerer at yde Hjælp til enhver Person, selv om han tilhører et fremmed eller fiendtligt Folk, naar han findes i Havsnød, trængende Bistand.

Det overlades hvert enkelt Lands Lov at træffe Bestemmelser, sigtende til at sikre dette Buds Efterlevelse.

Skibets Eier er ikke ansvarlig for Overtrædelse af den ovennævnte Bestemmelse.

Art. 3. Enhver Bjergning eller Hjælp i Nød, hvorved et nyttigt Resultat opnaaes, giver Ret til en passende Godtgjørelse. Intet skyldes, hvis den ydede Hjælp bliver uden nyttigt Resultat.

I intet Tilfælde kan den Sum, som skal betales, overstige de bjergede Gjenstandes Værdi.

Art. 4. Hvis nogen tager Del i Redningsforanstaltninger mod udtrykkeligt Forbud fra Kapteinen paa det Skib, som Hjælpen ydes, har han ingen Ret til Godtgjørelse.

Art. 5. Bugserbaad har ikke Ret til Bjergeløn af det bugserede Skib eller dets Ladning, medmindre det har ydet usædvanlige Tjenester, der ikke kan betragtes som Opfyldelse af Bugseringskontrakten.

Art. 6. Besætning paa Skib, der er i Fare, har ikke Krav paa Bjergeløn selv for usædvanlige Tjenester, saafremt disse kan betragtes som Opfyldelse af dens Forpligtelse af Hyrekontrakten.

Art. 7. Bjergeløn skyldes, selv om Bjergningen har fundet Sted mellem Skibe tilhørende samme Reder.

Art. 8. Bjergelønnens Størrelse bestemmes ved Parternes Aftale eller, hvis saadan ikke foreligger, af Domstolen eller den dertil beføiede Myndighed.

Art. 9. Enhver Aftale om Bjergning eller Hjælp i Nød, som er indgaaet, medens Nød stod paa, kan forandres af Domstolen, hvis den finder de aftalte Vilkaar ubillige for nogen af Parterne. Enhver Interesseret kan fremsætte Begjæring om saadan Forandring.

Art. 10. I Mangel af Aftale bestemmes Godtgjørelsen af Domstolen eller andre dertil beføiede Myndigheder efter de foreliggende Omstændigheder, idet der lægges til Grund: i første Række det opnaaede Resultat; de Bjergendes Anstrængelse og fortjenstfulde Forhold; den Fare, hvorfor det bjergede Skib, dets Ladning, Bjergerne og det bjergende Skib har været udsat; de Udgifter og den Skade, som det bjergende Skib har haft, idet der i Tilfælde ogsaa skal tages Hensyn til dets specielle Indredning (ɔ: med Bjergning for Øie); i anden Række til Værdien af det reddede og af det bjergende Skib.

Art. 11. Søgsmaal til Indtale af Bjergeløn eller til Forandring i Aftalen af Bjergning eller Hjælp i Nød forældes i to Aar. Hvert Lands Lov bestemmer, hvad der bevirker Afbrydelse eller Opsættelse af Forældelsens Løb.

Art. 12. Nærværende Bestemmelser er uden Virkning paa de enkelte Landes Love angaaende de dømmende eller administrative Myndigheders Kompetence i Bjergningstilfælde og Godtgjørelsen for Redning af Liv.

Art. 13. Nærværende Konvention er uden Anvendelse paa Krigsskibe.

Det første Indtryk ved Gjennemlæsning af disse Udkast vil være, at de i væsentlig Grad stemmer overens med gjældende norsk Sjøret. Nedenstaaende Gjennemgaaelse af de enkelte Paragrafer vil vise, at Indtrykket i det Væsentlige er korrekt.

1. Om Sammenstød.

Art. 1 indeholder to Regler, nemlig at Loven kommer til Anvendelse ogsaa, hvor det ene Skib er bestemt til Fart paa de indre Vandveie („Binnenschiffart"), og at Konventionens Bestemmelser skal anvendes af de deltagende Landes Domstole, uanseet hvor Sammenstødet har fundet Sted, og følgelig ogsaa, selv om de kolliderende Skibe (eller praktisk talt det ene af disse) tilhører et Land, som ikke er gaaet med paa Konventionen.

Da norsk Sjølov gjælder Fart i det indre ligesaavel som paa Havet, gjælder den første af disse Regler allerede nu hos os; der tør være god Grund til at antage detsamme om den anden, der ialfald er ganske ubetænkelig.

Art. 2 svarer i Realiteten nøie til Sjølovens § 221, idet en Handling, der er nødvendiggjort ved force majeure, heller ikke efter gjældende norsk Ret medfører Ansvar. Den betragtes og behandles som en hændelig Begivenhed, hvis Følger bæres af dem, som den gaar ud over.

Art. 3 gjengiver kun, hvad der gjælder efter Sjølovens § 220.1.

Art. 4 derimod afviger utvilsomt fra gjældende norsk Ret. Den tilsvarende Bestemmelse findes i Sjølovens § 220.2, der udtaler: „Er der Skyld paa begge Sider, har Retten under Hensyn til Beskaffenheden af de paa hver Side begaaede Feil at bestemme, om og med hvor stort Beløb Erstatning bør gives fra en af Siderne eller om hvert Skib bør bære sin Skade".

Da dette er den eneste Bestemmelse, som kan vække Tvil om, hvorvidt Norge bør tiltræde Konventionen, bør dette Spørgsmaal behandles noget udførligere, hvorfor jeg foretrækker at tage det tilslut.

Art. 5 har intet tilsvarende i den norske Sjølov; det antages imidlertid, at Reglen ogsaa gjælder hos os (kfr. Platou Sjøret S. 20), ligesom den ogsaa gjælder i de kontinentale Lande undtagen Tyskland. Merchant Shipping Act, 1894 § 633 bestemmer derimod som bekjendt, at Rederen er fri, hvor Skade foraarsages ved Feil af autoriseret Lods i Farvand, hvor dennes Benyttelse er tvungen (compulsory).

Art. 6 indeholder kun, hvad der allerede nu gjælder hos os; detsamme gjælder *Art. 7*.

I første Del af *Art. 8* gjenfindes norsk Sjølovs § 223. Naar Artiklen videre bestemmer, at Rederen ikke er ansvarlig for Kapteinens Overtrædelse af denne Bestemmelse (selvfølgelig forudsat, at han ikke er reelt medskyldig, f. Eks. fordi han har givet Kapteinen Instruktion om ikke at yde Hjælp), synes dette utvilsomt rigtigt. Pligten paahviler Kapteinen, fordi Menneskelighed paabyder den; derimod har den intet med hans Kyndighed som Sjømand eller Forstandighed i Forretning at gjøre; og for disse hans Egenskaber er det Loven har lagt Ansvaret paa Rederen, der har ansat ham. I og for sig er Rederen heller ikke nu ansvarlig; men gjennem en Omvei bliver dog Kapteinens Undladelse af at yde Hjælp overmaade farlig ogsaa for ham, idet den efter § 223 vækker Formodning om, at Kapteinen ogsaa er Skyld i Sammenstødet. I dette Stykke afviger norsk Sjølov fra den svenske; man har ladet sine humane Følelser tage Magten fra Logiken. At man vender tilbage til denne, er sikkerlig et Fremskridt.

Art. 9 udtaler kun den negative Sats, at Ordningen af Reders Ansvar ikke berøres af Konventionen; dette afhænger fremdeles af Lovgivningen i de forskjellige Lande. Ligesaa vist som netop en ensartet Ordning paa dette Punkt vilde være af større Betydning end paa noget andet Omraade, ligesaa sikkert er det, at den for Øieblikket ikke kan opnaaes.

Overensstemmende med hvad der almindelig gjælder, undtager *Art. 10* Krigsskibe. Disses Forhold bliver ikke at bedømme efter Konventionen.

2. *Om Bjergning.*

Som bekjendt skjelnes der i flere Lande mellem „Bjergning" og „Hjælp i Nød" (Bergung, Hülfeleistung in der Not; sauvetage, assistance maritime). Men en fælles Bestanddel af begge Begreber er, at der er ydet Hjælp i Nød. Den norske Sjølov har derfor i § 224 slaaet begge Tilfælde sammen under ét Navn, Bjergning. I Erkjendelse af at ovennævnte Sondring ikke er af begrebsmæssig Natur, har Konventionsudkastet betraadt samme Vei og i *Art. 1* udtrykkelig udtalt, at samme Regel skal anvendes paa begge Arter om Hjælp i Nød.

Norske Domme anvender ofte Ordet Assistance om Bistand, der ydes Skib. Det er lettere at sige, hvad der *ikke* menes med dette Ord, end at give en grei Forklaring af, hvad der hermed skal udtrykkes. Af dets Anvendelse følger ligefrem, at der ikke sigtes til nogen Form af Bjergning; thi det er netop som Modsætning hertil, at Ordet anvendes. Det vil være en nogenlunde rigtig Definition, hvis man kalder det en Hjælp, der ydes under ekstraordinære Omstændigheder, uden at der kan siges at foreligge Nødstilstand. Hvorom alting er, falder ialfald det norske Retssprogs Assistance helt udenfor Bjergningsbegrebet. Den skiller sig retslig ikke fra en almindelig Bugsering, om der end i faktisk Henseende vil være den Forskjel, at der regelmæssig tilkjendes en rigeligere Betaling paa Grund af den Nytte, som er gjort, og den Risiko, som ofte vil være tilstede.

Jeg nævner dette her, fordi det, som vi kalder Assistance, i sit Begreb er forskjelligt fra det franske assistance maritime og ligger ligesaa fuldstændig udenfor det her omhandlede Lovudkast, som det gjør det i Forhold til vor gjældende Lovs Bjergningskapitel.

Art. 2. Er uden tilsvarende Bestemmelse i den norske Sjølov; men Regelen har vi, idet et Forhold som det, Artikelen omhandler, gaar ind under Straffelovens § 387 [1]).

At Rederen ikke bør være ansvarlig for Kapteinens Undladelse af at efterkomme dette Bud, siger sig selv.

---

[1]) Straffelovens § 387: Med Bøder eller med Fængsel indtil 3 Maaneder straffes den, som undlader, uagtet det var ham muligt uden Fare eller Opofrelse for ham selv eller andre.

1. Efter Evne at hjælpe den, der er i øiensynlig og overhængende Livsfare — — — — — — —.

Saafremt paa Grund af Forseelsen nogen omkommer, kan Fængsel indtil 6 Maaneder anvendes.

Art. 3. Svarer til Sjølovens § 224; at Bjergningen ogsaa efter denne maa have haft et nyttigt Resultat, fremgaar nemlig deraf, at Bjergeløn kun skal gives af „hvad der bjerges".

Art. 4, der bestemmer, at den eller de, som mod udtrykkeligt Forbud af Kapteinen deltager i Bjergningen, ikke har Krav paa Bjergeløn, har sit Sidestykke i Strandingslovens § 2.1[1]), kfr. Sjøfartslovens § 224.2.

Art. 5 og 6 giver Regler om Forhold, der ialfald ikke direkte er berørt af vor Sjølov.

Efter Art. 5 tilkommer der ikke Bugserbaad Bjergeløn af det tabte Skib eller dets Ladning, medmindre den har ydet usædvanlige Tjenester, der ikke kan ansees at høre med under Bugseringskontrakten. — Regelen er selvfølgelig; den, der har paataget sig at føre et Skib frem, kan ikke opnaa ekstraordinær Betaling for at opfylde sin kontraktmæssige Forpligtelse. Paa den anden Side kan Forholdet stille sig saaledes, at Kontraktsforholdet maa siges at være ophørt, saaledes at Slæbebaaden staar i samme Forhold til det Skib, det har havt i Toug, som ethvert andet Fartøi, f. Eks. om det bugserede Skib er gaaet i Drift under Storm og kommet paa Land; særlig hvis der er hengaaet nogen Tid, vil lettelig Bjergning antages at foreligge, om Slæbebaaden senere redder Skibet. Den Omstændighed, at Mandskabet er gaaet fraborde, vil ikke i sig selv være afgjørende, se f. Eks. Retst. 1900 S. 56 ff.

Væsentlig de samme Betragtninger gjælder Mandskabet. Kun skal der her endnu mere til, forinden der kan siges at være gjort mere, end Besætningen efter sin Kontrakt er forpligtet til. En væsentlig Del af dettes Forpligtelse er jo at bringe Skibet ud af Fare. Praktisk talt vil der ikke blive Tale om Bjergeløn for Mandskabet, medmindre der er indtruffet saadanne Omstændigheder, at dets Kontraktsforhold til Rederen er ophørt. Dette vil ikke kunne siges, selv om Mandskabet er gaaet i Baadene; hvis det da vender tilbage til det forladte Skib og bringer det i Havn, foreligger ikke Bjergning. Tænker vi os derimod, at ikke Mandskabet i sin Helhed vover at vende tilbage, men f. Eks. et Par Matroser, vil man erkjende, at her foreligger

---

[1]) Indtil Lensmanden eller Toldvæsenets Repræsentant kommer tilstede, skal de Tilstedeværende handle efter bedste Skjøn og Evne for at yde Hjælp til Skibbrudne og for at iværksætte Bjergning af Gods; men saadan Bjergning maa ikke paatvinges, ligesom nødlidende eller strandet Skib ikke maa bordes uden Tilladelse af Skibsføreren eller af den, som har Kommandoen ombord.

Bjergning. Thi hvad disse da gjør, ligger helt udenfor de Forhold, som Hyrekontrakten har havt for Øie. Om Besætningen afslaar et Angreb af Sjørøvere, bliver dette ikke Bjergning; thi enhver faar forsvare sig selv, og hvad der er betroet ham. Kapres derimod Skibet af Fienden, og det lykkes Besætningen atter at sætte sig i Besiddelse af det, er dette Bjergning og maa betales som saadan.

Artikelens Regel er densamme, som ogsaa nu vil følges hos os.

Selvfølgelig berøres ikke ved den *Sjølovens §§ 63* og *91*, der giver Besætningen Krav paa passende Godtgjørelse for det Arbeide, det efter samme Paragrafer pligter at udføre efter et Skibbrud.

I *Art. 7* udtales udtrykkelig, at der kan forlanges Bjergeløn, selv om det bjergede og det bjergende Skib tilhører samme Reder. Hermed er udtalt, at baade Mandskabet kan kræve Bjergeløn, hvad der vel er ganske selvfølgeligt, og at detsamme Krav tilkommer det reddende Skib ɔ: Rederen selv. Sin væsentlige Betydning faar dette sidste overfor det bjergede Skibs Assurandør; men paa Grund af den fortrinlige Sjøpanteret, som Bjergeløn har, vil det ogsaa forøvrigt kunne faa Betydning, nemlig i Kollision med andre Pantrettigheder i Skibet.

Det har som bekjendt i Theorien (Platous Sjøret S. 511) været bestridt, at der i dette Tilfælde kan kræves Bjergeløn. Høiesteret har imidlertid, Retstidende 1904 S. 549 ff., (nærv. Samling 1904 S. 145 ff.), tilkjendt Bjergeløn, ogsaa hvor begge Skibe tilhører samme Reder. At saa bør ske, synes mig ogsaa en rimelig Følge af, at det enkelte Skib (med Fragt) efter det hos os raadende System er udskilt som en egen Formuesmasse, saaledes at de, der faar Sjøfordringer, har Fortrinsret til denne, men paa den anden Side alene kan holde sig til den. Rederens Person og hans Formue staar saa at sige helt udenfor.

Art. 8 giver samme Regel om Bjergelønnens Fastsættelse som den, der udtales i *Sjølovens § 224*. Derimod finder vi i *Art. 9* en noget anden Ordning end den, som gives i *Sjølovens § 227*. Ud fra den Betragtning, at den, der befinder sig i Nød, ikke ved Indgaaelse af Kontrakt med den, der skal hjælpe ham ud af Nøden, staar saa frit, som en Kontrahent bør gjøre, giver Sjøloven Skibsfører, Reder eller Ladningseier Ret til at fragaa den Aftale, som sluttedes under Nødstilstand og lade Bjergelønnens Størrelse bestemme af Domstolene. Konventionsudkastet giver Bjergeren samme Beføielse. Dette synes mig korrekt og konse-

kvent; Udkastets Regel hviler paa den Tanke, at Nødstilstanden virker til begge Sider; den Kontrakt, som indgaaes under denne, maa meget ofte komme til at bære Præg af manglende Oversigt. Følgelig bliver den, hvis nogen af Parterne forlanger det, at betragte som en rent foreløbig Aftale, der staar tilbage for eller suppleres med Domstolens Skjøn om, hvad der er passende Godtgjørelse.

Art. 10 giver paa samme Maade som *Sjølovens § 225* Veiledning om, hvilke Momenter der for Domstolens Skjøn bør være af særdeles Betydning. Opregningen af disse Momenter er kun en Pegepind, som Loven giver; som ogsaa udtalt i Udkastet lader der sig ikke opstille nogen bestemt Skala for Bjergelønnens Størrelse; denne maa blive at fastsætte „efter Omstændighederne". Det vil sees, at Udkastet i to Henseender i sin Opregning skiller sig fra Sjøloven; først derved, at det nævner det bjergende Fartøis Egenskab af professionel Bjergningsskib som en Omstændighed, der bør tillægges Vægt.

At saa bør ske, er forøvrigt ogsaa antaget af vore Domstole, se f. Eks. Retst. 1900 S. 219, (nærv. Saml. 1900 S. 107).

Men videre siger Udkastet, at de reddede Gjenstandes Værdi alene bør komme i anden Række ved Bestemmelsen af Bjergelønnens Størrelse. Paa dette Punkt reistes forgjæves Indsigelse baade af den norske og af den svenske Delegerede. Der er forøvrigt neppe Grund til at tillægge denne Afvigelse særdeles Betydning. Værdien af det Reddede vil med Nødvendighed have sin Vægt ved Bjergelønnens Ansættelse, hvilken Plads Loven end giver dette Moment. Og det lader sig ikke negte, at der gives Tilfælde, hvor der er taget forlidet Hensyn til, om Bjergningen har været forbundet med Vanskelighed og Risiko, og formeget til Værdien af det Reddede.

Art. 11 fastsætter Forældelsesfristen for Krav paa Bjergløn til to Aar, hvilket er det dobbelte af den hos os gjældende Præskriptionstid. Dette er neppe af større Betydning, da ingen gjerne venter med at fremsætte Krav paa Bjergeløn; imidlertid vil der fra norsk Side fremkomme Forslag om, at Fristen forkortes til et Aar. Væsentligere Vægt bør der lægges paa at opnaa Forandring i Artiklens anden Bestemmelse, at der gjennem hele Forældelsestiden er Adgang til at forlange omgjort den under Bjergningen aftalte Godtgjørelse. Vor Sjølov forlanger, at dette skal ske inden 14 Dage. Denne eller en lignende Bestemmelse vil forhaabentlig komme ind i Udkastet ved dettes endelige Behandling.

Art. 12 og 13 begrændser Konventionens Virkekreds, dels derved, at det overlades det enkelte Land at bestemme, hvilke Myndigheder, der skal have med Bjergningssager at gjøre, dels derved at Krigsskibe holdes udenfor.

Som denne korte Gjennemgaaelse viser, er ingen af de hidtil behandlede Bestemmelser af den Art, at deres Vedtagelse kan vække Betænkelighed. Som tidligere nævnt staar Art. 4 i Udkastet til Lov om Sammenstød forsaavidt i en Særstilling, som der er en reel Afvigelse fra gjældende norsk Ret ved Behandlingen af det Tilfælde, at der er Feil paa begge Sider. Medens norsk Lov overlader Retten „under Hensyn til Beskaffenheden af de paa hver Side begaaede Feil at bestemme, om og med hvor stort Beløb Erstatning bør gives fra en af Siderne, eller om hvert Skib bør bære sin Skade", fordeler Udkastet den hele ved Sammenstødet bevirkede Skade paa begge Skibe i Forholdet til enhvers Skyld. Lider kun det ene Skib Skade, bliver der ingen Forskjel mellem den norske Ordning og den, Udkastet vil indføre.

Et Eksempel vil vise, hvorledes Udkastets Regel virker: Hvis Skib A. og Skib B. støder sammen, og A. lider en Skade af Kr. 10 000.oo, B. af Kr. 30 000.oo, vil efter norsk Sjølov, hvis der findes at være lige Feil, regelmæssig hvert Skib komme til at bære sin Skade. Efter Udkastet vil under samme Forudsætning den samlede Skade blive at fordele paa begge Skibe, hvoraf Følgen bliver, at A. maa betale Kr. 10 000.oo til B.

I dette Tilfælde stemmer norsk Lovs Regel med den engelske.

Hvis Domstolen finder, at Feilen paa A.'s Side er 20 % og paa B.'s Side 80 %, er det efter norsk — modsat engelsk Ret — givet, at A. skal have noget af B., uanseet hvem der har lidt størst Skade. Udkastet regner her paa den Maade, at der af A. og B. tilsammen er forvoldt en Skade af Kr. 40 000.oo; denne er for $^1/_5$ Del at tilegne A. og for $^4/_5$ Dele B; følgelig bør A. betale Kr. 8 000.oo og B. Kr. 32 000.oo, m. a. O.: A. skal have Kr. 2 000.oo af B. Det synes mig overmaade vanskeligt at bestride, at dette ogsaa er den korrekte Maade at regne paa. Det er i norsk Theori opponeret stærkt mod, at Skaden paa begge Sider skal slaaes sammen. Jeg tror ikke, at denne Opposition er berettiget. Forholdet er jo, at der ved Feil paa begge Sider

er voldt Skade paa begge Skibe; da synes det mig, at man har to Veie at gaa, *enten* lader man ubetinget hvert Skib bære sin Skade *eller* man fordeler den *hele* Skade paa begge Skibe efter Graden af Skyld. Det første Alternativ er der visselig Enighed om ikke at vælge; hvis man vil være logisk — og det er som Regel nyttigt — har man da ikke andet at gjøre end at tage det andet Alternativ, Udkastets Ordning.

Ialfald bliver dette efter mit Skjøn en ren Nødvendighed, hvis man trækker Ladningen ind under den Regel, som gjælder for Skadens Fordeling mellem Skibene. Thi Ladningseierne staar ganske udenfor Ansvaret for Sammenstødet; lider de Skade ved dette, og Domstolen finder, at det skyldes tilfældige Begivenheder, maa de vistnok selv bære sin Skade saaledes som enhver anden, der lider ved hændelige Ulykker. Men skyldes Tabet, at der er begaaet Feil ombord i begge Skibe, maa Følgen heraf være, at han kan holde sig til dem, som har bevirket Skaden, eller er ansvarlig for denne, Rederne. I norsk Ret er det videre ganske uomtvisteligt, at hvor flere sammen har tilføiet en Skade, hefter de en for alle og alle for en. Følgen er, at hvor begge Skibe er at laste, og derfor hvert Skib faar bære sin egen Skade, bliver begge in solidum ansvarlige for det Tab, som deres Ladningseiere lider.

Vistnok udtaler Sjølovens Motiver, S. 283, at „Skib og Ladning ere i Forhold til Trediemand her at betragte som en Enhed og Ladningseieren maa finde sig i, at Feil, som begaaes af den Skipper, til hvem han har betroet sit Gods, indskrænker den Erstatningsret, som ellers vilde tilkomme ham ligeoverfor det fremmede Skib, som har forvoldt Skade paa hans Eiendom.“ Men dette synes mig overmaade angribeligt. Skib og Ladning er i moderne Sjøret netop ikke betragtet som en Enhed. Ladningen bærer ingen Del af den Skade, som voldes ved Sammenstødet. Præmisserne holder saaledes ikke Stik, og da tør man gaa ud fra, at Konklusionen har samme Skjæbne. Dette saameget mere som Reglen, saaledes affattet, er praktisk urimelig. Efter den vil nemlig en liden Feil kunne føre til Ansvar, medens en særdeles grov Feil er uden ubehagelige Følger.

Udkastet har her den forstandige Regel, at Skibet er ansvarligt overfor Ladningseieren i det samme Forhold, som det er skyldigt i Sammenstødet.

Det solidariske Ansvar er helt løst, hvilket baade er rimeligt og fordelagtigt for Rederne.

Et Eksempel vil bedst vise, hvorledes Udkastets Regel virker. I en Kollision antages Skib A. at have 20 % Skyld, Skib B. 80 %. A. lider en Skade af Kr. 10 000.oo, dets Ladning af Kr. 20 000.oo, B. en Skade af Kr. 20 000.oo, dets Ladning af Kr. 30 000.oo. Her bliver Fordelingen saaledes: A. skal selv dække 1/5 Del af sin Skade eller Kr. 2 000.oo og betale 1/5 Del af B.'s Skade Kr. 4 000.oo, skal altsaa af B. have Kr. 4 000,oo; videre skal det betale Kr. 4 000.oo til egen Ladningseier og Kr. 6 000.oo til B.'s Ladningseier. Resten af Skaden har B. at dække.

Personlig nærer jeg ingen Tvil om, at Udkastets Ordning er den for Tiden heldigste, ligesaavel som den logisk rigtigste. Hvis der skal komme nogen Konvention istand, maa man ialfald acceptere den. Det blev forsøgt at faa ind den norske Rets Ordning; men herfor fandtes ikke Gehør.

Jeg siger med Flid „den for Tiden heldigste". Før eller senere vil det komme derhen, at Rederen ikke er ansvarlig for Skade ved Sammenstød, medmindre dette direkte eller indirekte skyldes hans egen Feil.

Kristiania 1. Mai 1905.

Kristen Johanssen.

25.

Christiania Sjøret, den 3die April 1905.

Zerssen & Co.
(Adv. Sig. Smitt)

mod

„Viken"
(O.R. Sagfører Falk Moe).

Et Firma, der havde leveret Bunkerkul til et maanedsbefragtet Skib, antages ikke at have erhvervet Sjøpant i Skibet efter *Sjøfartslovens § 368.*4 for sin derved opstaaede Fordring, idet Firmaet nemlig maatte antages at være blevet underrettet itide om, at Kullene leveredes for Maanedsbefragterens Regning uden Ansvar for Rederiet.

Under Reise fra Plymouth til Petersburg anløb Dampskibet „Viken" af Kristiania den 4de Juni 1903 Brunsbuttelkoog ved Keiser Wilhelms Kanalens Udløb i Elben for at kule. Skibet

var dengang bortfragtet i timecharter til Firmaet North Sea Trading Co. Ltd. i Kristiania. Kullene leveredes af Firmaet Zerssen & Co., som til Kanalomkostninger, Indkjøb af Kul og Kulsjou har havt et samlet Udlæg af £ 52-10-0. Herpaa er der under 3die Juli 1903 af North Sea Trading Co. Ltd. betalt et Afdrag af Kr. 106.30. For Restbeløbets Vedkommende mener Zerssen & Co. at kunne holde sig til Dampskibet „Viken"s Rederi, Dampskibsaktieselskabet „Viken". Ved Sjøretsstevning af 22de Juni 1904 har Firmaet derfor anlagt nærværende Sag mod Selskabet ved dets Disponent, Advokat C. J. Sandberg. Forligsmægling er af Retten forgjæves anstillet. Citantskabet har derefter anført, at det tilkommer Sjøpanteret i Skibsformuen efter *Sjøfartslovens § 268 No. 4*, men foreløbig finder at kunne rette sin Paastand mod Rederiet personlig. I Henhold hertil har Citantskabet paastaaet Rederiet tilpligtet at betale £ 52-10-0 med Fradrag af Kr. 106.30, tilligemed Renter og Sagsomkostninger.

Indstevnte har overensstemmende med sin Sagførers Skrivelse af 31te Mai 1904 ikke fremsat nogen Forældelsesindsigelse og har heller ikke fremsat nogen Indsigelse mod, at Paastanden er rettet mod Rederiet personlig. Derimod bestrider Indstevnte, at Citantskabet har havt nogen Sjøpanteret for Fordringen og har i Henhold hertil paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Spørgsmaalet om Sjøpanteretten — trods Rederiets Erklæring — er bortfaldt ved Forældelse, foreligger saaledes ikke under Sagen.

Nogen Indsigelse mod, at Citantskabet har det paasøgte Beløb tilgode, er ikke fremsat. Sagens Afgjørelse beror derfor alene paa, om Rederiet hefter for samme, og dette afhænger efter det Anførte igjen af, om Citantskabet for sit Tilgodehavende har havt Sjøpanteret i Skibsformuen.

Indstevnte bestrider, at Citantskabet kan paaberaabe sig nogen Sjøpanteret, og gjør gjældende, at Citantskabet for sit Tilgodehavende alene kan holde sig til Tidsbefragteren.

Vedkommende timecharter er ikke fremlagt under Sagen, men efter Proceduren maa man gaa ud fra, at det efter Certepartiet paahvilede Tidsbefragteren at udrede de Udgifter, som Citantskabets Regning repræsenterer. Det er imidlertid klart, at Certepartiets Bestemmelser i denne Henseende i sig selv alene kan være afgjørende for det indre Forhold mellem Tidsbefragteren

og Rederiet, idet Spørgsmaalet netop er, hvilken Indflydelse Certepartiet har paa Citantskabets Retsstilling.

Forsaavidt Citantskabet paaberaaber sig *Sjøfartslovens § 275* som Hjemmel for, at Skibsformuen hefter ogsaa for Tidsbefragterens Forpligtelser, kan jeg ikke give det Medhold. Jeg kan herom henvise til, hvad jeg om Spørgsmaalet har anført i mit Votum i den under Sagen dokumenterede Dom af 7de Marts 1904 i Sjøretssag No. 57 1903: Fox Roy & Co. mod D/S „Viken"s Rederi (ogsaa indtaget i Samling af Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender for 1904 Side 77) og det der citerede.

Paa den anden Side maa Formodningen være for, at en Skibsfører optræder paa Rederiets eller Skibets Vegne og altsaa som Repræsentant for Skibsformuen, naar han ordner med Skibets Udgifter. At det henhører til en Skibsførers Funktion i paakommende Tilfælde at sørge for Kul til Skibet og at bestride Kanaludgifter, kan heller ikke være Gjenstand for Tvil. Efter den herskende Regel maatte Citantskabet derfor være berettiget til at gaa ud fra, at Skibsføreren in casu optraadte som Repræsentant for Skibsformuen, med den Følge, at Citantskabet for sit Tilgodehavende vilde erholde Sjøpanteret efter *Sjøfartslovens § 268 No. 4.* Ogsaa herom henviser jeg til den nævnte Dom.

Den anførte Regel kan imidlertid ikke være til Hinder for, at Trediemand i det enkelte Tilfælde — udtrykkelig eller stiltiende — frafalder sin Adgang til at holde sig til Skibsformuen og saaledes omvendt vedtager alene at kunne gjøre Kravet gjældende overfor Tidsbefragteren. Herfor maa imidlertid Indstevnte in casu have Bevisbyrden.

Hvorvidt Indstevnte har fyldestgjort denne Bevisbyrde, har forekommet mig endel tvilsomt.

Paa den ene Side har Citantskabets Clerk i Brunsbuttelkoog, Herr W. Wolff, i en ved Anhængiggjørelsen fremlagt udateret Erklæring anført, at „Viken"s Kaptein ligeoverfor ham ikke ytrede nogetsomhelst om, at S/S „Viken" seilede for noget Firma i „timecharter", og at han derfor klarerede Skibet for Rederiets Regning og ogsaa modtog Bestillingen paa Bunkerkul for Rederiets Regning. Overensstemmende hermed har Herr W. Wolff ligeledes forklaret sig den 13de August 1904 for en Notar i Kiel, idet han ogsaa her udtrykkelig anfører: „at Kapteinen paa Damperen „Viken" ved Klareringen eller ved Overleveringen af Papirerne ikke nævnte noget om, at Skibet gik i timecharter, og at jeg

derfor ved Klareringen og ved Modtagelsen af Kulbestillingen gik ud fra, at begge Dele foretoges for Rederiets Regning."

Paa den anden Side har Skibets daværende Kaptein afgivet Forklaring her for Retten som 1ste Kontravidne. Kapteinens Forklaring gaar ud paa, at der strax efter Skibets Ankomst til Forhavnen kom en hel Del Clerker til Skibssiden og tilbød Kul. Flere af disse Clerker paaberaabte sig, at de af dem repræsenterede Firmaer tidligere havde leveret Kul til andre Skibe tilhørende Rederiet. Kapteinen gjorde da udtrykkelig opmærksom paa, at dette (ɔ: Kullene) ikke vedkom Rederiet, da Skibet var befragtet i timecharter af North Sea Trading Co., og at det var Maanedsbefragteren, som skulde skaffe Kul. Paa disse Betingelser fik Kapteinen — paastaar han — Kullene af Citantskabet. Da Skibet var ankommet til Kulpladsen, kom den samme Clerk, som ved Skibets Ankomst til Forhavnen havde repræsenteret Citantskabet, ombord i Skibet. Kapteinen gjentog da, at det var Maanedsbefragteren, som skulde betale Kullene, og det aftaltes da, at der herfor skulde trasseres paa Maanedsbefragteren. Om Aftenen, efterat Kullene var indtaget, kom en Clerk fra Citantskabet paany ombord — om det var den samme som tidligere, erindrer Kapteinen ikke — og havde med sig Regning vedkommende Kulleverancen og Tratta in duplo. Tratten blev ombord paa Skibet udfyldt med Summens Størrelse og underskrevet af Kapteinen med saadan Tilføielse: „As Agent for North Sea Trading Co." (se Dok. 2 ad 3). Kapteinen tror, at Tratten allerede paa Forhaand var paaført Trassatens (ɔ: Maanedsbefragterens) Navn, men havde dog ikke ved Afhørelsen nogen speciel Erindring om dette Punkt. Kapteinen forklarede endelig, at han allerede ved Ankomsten sendte Maanedsbefragteren et Telegram om Ankomsten samt om, at han indtog Kul paa Stedet, — og at dette Telegram blev expederet gjennem Citantskabets Clerk. Skibets Ophold i Havnen varede kun 4 à 5 Timer.

Ligeoverfor Kapteinens Forklaring har Citantskabets Clerk — V. Wolff — paany afgivet en Erklæring for det norsk-svenske Konsulat i Rendsburg den 23de Oktober 1904. Wolff fastholder her sine tidligere Erklæringer og gjentager specielt, „at Kapteinen ved Overdragelsen af Klareringen og Bunkerkulleveringen ikke har sagt til mig, at Damperen seilede i timecharter, og at Betaling skulde ske ved North Sea Trading Co. og ikke ved Rederiet". Denne Erklæring er af Wolff afgiven „an Eides statt".

Skibets daværende 1ste Styrmand Peder Pedersen har derimod i en Erklæring af 20de September 1904, vedtaget for notarius publicus i London den 6te Februar 1905, bekræftet Rigtigheden af Kapteinens Forklaring om, at Kapteinen strax ved Ankomsten gjorde de tilstedeværende Clerker, hvoriblandt var Citantskabets Clerk, opmerksom paa, at Skibet gik i Timecharter for North Sea Trading Co., og at Kulningen var for disses Regning og ikke havde noget med Rederiet at gjøre.

Den paaberaabte Tratta sees at være accepteret af Tidsbefragterne den 9de Juni 1903. Efter Proceduren er det derhos in confesso, at Tidsbefragteren allerede i Juli Maaned s. A. betalte det ovenfor omhandlede Afdrag af Kr. 106.30, at Citantskabet derefter har anmeldt Restbeløbet i Tidsbefragterens Konkursbo, hvis Behandling indstilledes den 22de Januar 1904 i Henhold til Konkurslovens § 20, samt at Citantskabet først kort Tid før Sagsanlægget foretog nogen Henvendelse til Rederiet om Ordning af Restbeløbet.

De respektive Forklaringer staar, som det vil sees, i temmelig sterk Strid med hinanden. Efter Omstændighederne i det hele finder jeg dog overveiende Grund til at godtage Indstevntes Fremstilling. Det synes allerede i sig selv temmelig besynderlig, naar Citantskabets Clerk — og paa Basis deraf Citantskabet selv — paastaar at have været uden Kjendskab til, at Skibet var bortfragtet i Timecharter. Thi at Skibets Kaptein faktisk har givet Besked herom, kan efter Kapteinens og 1ste Styrmandens Forklaringer i Forbindelse med det gjennem Citantskabet afsendte Telegram og den paa Tidsbefragteren trasserede Vexel ikke være tvilsomt. Citantskabet synes ikke engang at bestride, at Tratten allerede paa Forhaand var udfyldt med Trassatens Navn. Nogen Forklaring heraf, naar det ikke skulde henpege paa et Timecharterforhold, har Citantskabet ikke meddelt. Har Citantskabets Clerk alligevel været uopmerksom paa Timecharterforholdet, viser dette alene en saadan Grad af Uopmerksomhed, at herpaa ingen Ret kan bygges.

Hertil kommer, at Indstevntes Fremstilling stemmer vel overens med, hvad der forøvrigt passerede. Naar Kapteinen underskriver „as Agent for North Sea Trading Co.“, synes Meningen vanskelig at kunne have været en anden end den, at Kapteinen udtrykkelig vilde tilkjendegive, at Skibet intet Ansvar skulde have. Efter Kapteinens Forklaring var det ogsaa netop dette, han ved Tilføielsen i Underskriften tilsigtede at give Udtryk for.

Med Indstevntes Fremstilling stemmer det ogsaa, at Citantskabet *kun* foretog Henvendelse til Tidsbefragteren og ikke sendte Rederiet hverken nogen Underretning om den manglende Dækning eller noget Paakrav. Dette synes unegtelig at tyde paa, at heller ikke Citantskabet dengang ansaa sig berettiget til at forlange Dækning af Rederiet.

Paa den anden Side staar de fremdragne Momenter i Strid med Citantskabets Fremstilling. Naar man saaledes har Valget mellem Citantskabets aabenbart utilfredsstillende Paastand om, at det manglede ethvert Kjendskab til Timecharterforholdet og Indstevntes Fremstilling, der er bekræftet af Kapteinens og Styrmandens Forklaringer og bestyrket ved det iøvrigt foreliggende, synes man at maatte godtage Indstevntes Fremstilling i dens Helhed. Efter denne er det udtrykkelig paa Forhaand tilkjendegivet Citantskabet, at det alene havde Tidsbefragteren at holde sig til, og herved maa Citantskabet da være bundne.

I Henhold til det Anførte voterer jeg for, at Indstevnte frifindes og hos Citantskabet tilkjendes Sagsomkostninger, der billiges med 150 Kroner.

Thi konkluderes:

Indstevnte Dampskibsaktieselskabet „Viken" ved dets Disponent Advokat C. J. Sandberg bør for Citantskabet Zerssen & Co.s Tiltale i denne Sag fri at være.

I Sagsomkostninger betaler Citantskabet til Indstevnte 150 — et Hundrede og femti — Kroner, der udredes inden 8 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

27—3—1905.

M. C. Backer,
kst.

28—3—1905.

N. P. Lorentzen.

29—3—1905.

O. M. Larsen.

26.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 5 April 1905.

Læsø Vesterøs Bjærgelav
(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Det forenede Dampskibsselskab
(Overretssagfører Simonsen).

Et Bjergelav tilkjendes 3000 Kroner for Bistand ved at faa Dampskibet „Adolph Andersen" af Grund (det Reddedes Værdi: ca. 375,000 Kroner).

Under nærværende Sag har Læsø Vesterøs Bjærgelav paastaaet Det forenede Dampskibsselskab som Indstævnte dømt til at betale Bjærgelavet 6000 Kr. for den Selskabets Damper „Adolph Andersen" den 9 November 1902 ydede Assistance ved at komme flot af Læsø Nordvestrev, hvorpaa Damperen var grundstødt, med Renter deraf 5% aarlig fra Stævningens Dato den 23 Januar 1903 foruden Sagsomkostninger. De Indstævnte have fordret sig frifundne med Tillæg af Omkostninger subsidiært det paastaaede Beløb betydelig nedsat.

„Adolph Andersen", der er bygget i 1898 af Staal paa Klink, ca. 203 Fod langt, ca. 31 Fod bredt og ca. 13½ Fod dybt og forsynet med en Maskine paa 545 indicerede Hestes Kraft, var i Begyndelsen af November 1902 paa Rejse fra Rotterdam til Aarhus med en Ladning Stykgods; dets Amning var da 14,6′ for og 15,6′ agter. Værdien af Skibet med Ladning og Fragt er angiven til da at have været ca. 375,000 Kr.

Den 9 November Kl. henad 11 Formiddag passerede Skibet tæt om Skagen; det var sydvestlig Vind (Styrke 6, Søen 6) og stærk sydgaaende Strøm. Kl. 1¼ Eftermiddag havdes Hirtsholmene tværs i 2½ Kvartmils gisset Afstand. Det var noget Regndis, og der blev derfor af og til loddet og Skibet gik med forskjellig Fart. Kl. 3 Eftermiddag stødte Skibet paa Grund i alt Fald noget inde paa Læsø Nordvestrev, og, uagtet der strax blev slaaet fuld Kraft bak, hjalp det ikke. Et Forsøg paa at hale Skibet af med et af dets Varpankere, der førtes agterover, medens det Styrbords Bovanker bragtes langs Siden midtskibs,

førte heller ikke til noget Resultat, idet Ankeret blev hevet hjem. Ved Lodning skal der forinden været fundet 14′ for og 15′ agter.

Allerede medens dette Forsøg foretoges, var en Baad fra Læsø Kl. i alt Fald noget før 4 kommen ud til Damperen, medførende et Læsø Bjærgelav tilhørende Anker paa ca. 1000 Pd. med en Kæde paa 15 Favne og $3^1/_2$″ ny Staaltraadstrosse paa ca. 160 Favne, og, efter at Baadens Fører, Christoffer Pedersen, der var den ene Formand for Læsø Bjærgelav, var gaaet ombord i Damperen med en 4 à 5 Mand af Baadbesætningen, blev der truffet en Aftale mellem ham og Føreren af „Adolph Andersen“: O. V. Sørensen (— han var iøvrigt kun midlertidig Fører af samme —) om at hjælpe med til at bringe Skibet flot. Det af nævnte Baad medbragte Anker med Tilbehør blev derpaa ført ud samt forbundet med Skibets Ankerspil, hvormed der skal være forløbet $^1/_2$ à $^3/_4$ Time, og der blev saa i henved en Times Tid hevet paa samme, medens Damperens Maskine bakkede, men ogsaa uden Resultat. Imidlertid var der — idet hele Bjærgelavet skal være blevet purret, inden den nævnte Baad gik ud, — efterhaanden kommet ialt en Snes Dæksbaade med ca. en 100 Mand fra Læsø ud til Skibet, og med en af disse Baade blev derpaa nu ligeledes Skibets største Varpanker (paa ca. 600 Pd.) med en Staaltrosse paa ca. 200 Favne, der ogsaa befæstedes til Ankerspillet, bragt ud, og blev derpaa, idet imidlertid mellem en 20 og en 50 Mand af Baadenes Besætninger vare komne ombord og medens Damperens Maskine paany arbejdede fuld Kraft bak, i længere Tid hevet paa begge de nævnte Ankre af al Kraft, indtil Skibet kom flot omtrent Kl. 7 Aften. Hvem der ledede hele dette Arbejde, og hvem der nærmere deltog i det, og om navnlig af Damperens Besætning andre end Maskinpersonalet medvirkede, er slet ikke oplyst.

Efter at Skibet var kommet flot og havde ankret, bleve dets Laster og Tanke pejlede og fundne læns, og Skibet opdagedes ikke at have taget anden Skade, end at Stokken paa dets ene Anker fandtes brækket. Kl. ca. 8 Aften sejlede „Adolph Andersen“, efterat dets Anker var kommet ombord og det havde afgivet Baadtrossen, videre, men saaledes at den nævnte Christoffer Pedersen og et Par Mand til fra Læsø fulgte med ombord efter eget Tilbud, idet derhos en af Læsøbaadene ledsagede Skibet, $^1/_2$ à 1 Time (indtil Læsø Rende Fyrskib), for at Skibet skulde komme sikkert over Grundene. Efter at disse Folk saa havde forladt

Damperen, gik den videre, og kom den 10 November henimod Middag ind til Aarhus.

Det er anbragt fra Bjærgelavets Side, at de Baade fra samme, der vare komne ud med Tilbehør havde en Værdi af ca. 50 000 Kr., og at dets Materiel (den ene Baad og Staaltrossen) under Arbejdet led Skade paa en 300 à 400 Kr., men Rigtigheden deraf er ikke erkendt.

De Indstævnte have støttet deres Frifindelsespaastand paa, at der, efter at Christoffer Pedersen var kommen ombord i „Adolph Andersen" og havde tilbudt at søge at bringe Skibet flot mod en bestemt Betaling, var blevet truffet en udtrykkelig Aftale mellem ham paa Bjærgelavets Vegne og Damperens Fører Sørensen, hvorved denne forpligtede sig til at betale 300 Kr. til ham af sin egen Lomme for at bringe Skibet flot, hvorom han efter sin egen Anmodning havde faaet et skriftligt Bevis, og hvilke 300 Kr. ogsaa vare blevne betalte, efter at Skibet var kommet til Aarhus, — hvormed ethvert yderligere Krav var afskaaret.

Sagsøgerne have nu heller ikke bestridt, at der var blevet truffet en Aftale mellem Skibets Fører og Christoffer Pedersen om Betaling af 300 Kr., og at der derom var blevet udstedt et Bevis til ham (— dette skal senere være blevet tilintetgjort af ham —), og at han havde modtaget disse 300 Kr. fra Føreren af Skibet, men de have bestemt bestridt, baade at nævnte Pedersen havde Ret til at afslutte nogen saadan Aftale paa Bjærgelavets Vegne, og at han havde gjort det, idet de i Henhold til en af ham afgiven Erklæring have hævdet, at han kun paa egne og sit Baadsmandskabs Vegne havde aftalt, at han med dette mod Betaling af de 300 Kr. vilde forsøge ved Hjælp af det medbragte Anker uden nogen yderligere Assistance at bringe Skibet flot, men at denne Aftale og det i Henhold dertil gjorte, men mislykkede Forsøg, intet havde at gøre med den paafølgende Virksomhed med meget mere omfattende Assistance, hvorved Skibet kom flot.

Der er i den Anledning blevet foretaget forskjellige Afhøringer m. m., men Retten finder ingen Anledning til at komme nærmere ind paa disse. Givet er det nemlig, at ingen Trediemand paahørte den mellem Føreren og ommeldte Pedersen paa Dampskibsbroen trufne Aftale, og denne maa derhos efter deres egne Forklaringer antages at have været ret uklar med Hensyn til, hvor meget den omfattede, ligesom der ikke ses af derefter faldne Udtalelser m. m. at kunne udledes videre til Forstaaelse af samme. Men det kan derhos efter det fremkomne heller ikke antages, at

omtalte Pedersen som den ene Formand for Bjærgelavet havde Ret, som af de Indstævnte anbragt, alene at træffe en saadan Lavet bindende Aftale som den paastaaede (: — der ses kun at foreligge sædvansmæssige Regler for nævnte Lav, hvorunder en saadan Ret ikke uden videre kan antages indbefattet — :).

Da de Indstævnte nu ikke have bestridt, at der af Læsø Bjærgere er ydet „Adolph Andersen" nødvendig Assistance til at komme af Grunden, findes de ogsaa derfor at maatte yde Bjærgelavet en passende Betaling. Denne skønnes nu efter alt det foreliggende, og idet alt det ydede Arbejde maa betragtes som en Helhed, efter Rettens Skøn at burde ansættes til 3 000 Kr., derunder medregnet de til Christoffer Pedersen allerede betalte 300 Kr., og de Indstævnte ville derfor blive at dømme til at betale Sagsøgerne 2 700 Kr. med Renter som paastaaet.

Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: „Det forenede Dampskibsselskab" bør til Sagsøgerne: „Læsø Vesterø Bjærgelav" betale 2 700 Kr. med Renter deraf 5% aarlig fra den 23 Januar 1903, til Betaling sker, inden 8 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Sagens Omkostninger hæves.

27.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 7 April 1905.

Overretssagfører I. Kondrup som Mandatarius for de i Svinør i Norge hjemmehørende Enker efter Jan Jansen og Lendeman Jansen og dennes 4 Børn.

mod

Dampskibsselskabet „Danmark" ved dets korresponderende Rhedere: Firmaet Th. Sonne & Co.

(Højesteretssagfører Asmussen).

Ansvar for Tab af Menneskeliv ved Sammenstød antages kun at opstaa, naar Sammenstødet er foraarsaget ved en strafbar Uagtsomhed, *jfr. § 302 i Straffeloven af 10 Februar 1866.*

Den 16 April 1901 paastævnede Firmaet Jansen & Co. hersteds nærværende Sag som Repræsentant for de i Svinør ved Mandal i Norge hjemmehørende Enker efter Fisker Jan Jansen og efter hans Søn Lendeman Jansen dersteds samt for denne sidstes 4 Børn. Senere er Overretssagfører I. Kondrup indtraadt i Sagen, i Stedet for det nævnte Firma, som Mandatar for de nævnte to Enker og den enes Børn. Den i Sagen nedlagte Paastand gaar ud paa, at det ved dets korresponderende Rhedere: Firmaet Th. Sonne & Co. indstævnte Dampskibsselskab „Danmark" hersteds, der ejer Dampskibet „Thorvaldsen", dømmes til under Tvang af Exekution i denne Damper med Tilbehør at betale dem — deres Mandatar — 16 000 Kr. eller subsidiært et ved Rettens Skøn fastsat Beløb med Renter foruden Omkostninger i Erstatning for det Tab, som var blevet dem tilføjet derved, at nævnte Jan Jansen og Lendeman Jansen havde mistet Livet under et Sammenstød i Juni Maaned 1900 i Nordsøen mellem „Thorvaldsen" og Jan Jansens Fiskekutter, hvis Navn skal have været „Familien", hvorved denne sidste sank. Det indstævnte Dampskibsselskab har ladet møde og paastaaet sig frifunden med Tillæg af Omkostninger, eventuelt det fordrede Beløb betydelig nedsat efter Rettens Skøn.

Det skal i denne Forbindelse strax bemærkes, at Sagen blev forelagt mundtlig for Retten allerede i November Maaned 1901, men at Paadømmelsen derpaa efter begge Parters Anmodning blev

udsat for at afvente Udfaldet af en her fra Retten til Højesteret indanket Sag, hvormed den af Parterne ansaas for noget beslægtet, og at nærværende Sag, da derpaa hin Sag var bleven paadømt af Højesteret den 19 November 1903, blev reassumeret og atter af Parterne forelagt for Retten, ved hvilken Leilighed det var, at Overretssagfører Kondrup indtraadte som Mandatar.

Under Sagen er der fremkommet følgende:

Den omtalte Kutter, der skal have været bygget af Eg og været 18 Aar gammel (tidligere Lodsbaad), og som var forsynet med 1 Mast, Storseil, Fok og Klyver — dens Værdi er anslaaet til lidt over 1 000 Kr. —), var afgaaet paa Fiskeri fra Svinør den 11 Juni 1900 med dens Eier: ovennævnte Jan Jansen (57 Aar gammel) og hans 2 Sønner ombord; af disse var den ene: fornævnte Lendeman Jansen, der tidligere havde været Matros, 30 Aar gammel og, som omtalt, gift, medens den anden, Knud Albert Jansen, var 21 Aar gammel. Denne sidste var endnu til Køjs lige, før Sammenstødet fandt Sted, medens de to andre vare paa Dækket.

Damperen „Thorvaldsen", der er bygget af Jern, opmaalt til ca. 1217 brutto (746 netto) Tons, ca. 235 Fod lang og ca. 30 Fod bred samt forsynet med en Maskine paa 450 indicerede Hestes Kraft, hvormed den under normale Forhold gjorde ca. 8 Kvartmils Fart i Timen, var ført af Kaptajn Skjødt, den 13 Juni 1900 afgaaet fra Kiel i Ballast gennem Storebælt og Kattegat bestemt til Burntisland. Den 14 Juni Kl. $5^1/_4$ Eftermiddag passerede Damperen Skagens Rev og Kl. 8 Aften Hirtshals Fyr, ca. 8 Kvartmil af. Kl. 4 om Morgenen den 15 Juni overtog 1ste Styrmand Carstens Vagten, medens Kaptajnen derefter ikke kom paa Dækket før, efter at Sammenstødet var sket og Kutteren sunken. Vinden var nævnte Morgen vestlig, (lidt nordligere end Vest) med en Styrke af 4 (Søen 4); det var overtrukken Luft. Der blev styret devierende Kurs V. $^1/_2$ N., og, da der regnedes med 14^0 v. Misvisning og 1^0 v. Deviation, var den retvisende Kurs S. 78^0 V. Skibet gik med uafbrudt fuld Kraft. Damperen passerede efterhaanden flere mindre Fiskefartøjer og bar ved 6 Tiden af for et saadant Fartøj, som laa nordover. Lidt før Kl. 7 Formiddag, da „Thorvaldsen" befandt sig paa ca. 7^0 28′ østlig Længde, fik man saa Øje paa den Kutter, der senere viste sig at være „Familien", og med den skete der saa noget efter Sammenstød, hvorved den strax sank, og de to Mænd, der vare paa dens Dæk, druknede, medens den 3die: den ovennævnte

Knud Albert Jansen, der lige kom op, blev reddet ombord i „Thorvaldsen“ ved udsat Baad.

Ved det derpaa den 26 s. M. her afholdte Søforhør, hvor han ogsaa var tilstede og blev afhørt, fremkom der følgende:

Knud Albert Jansen forklarede, at hans Fader havde raabt ned til ham om at komme op, da de vist bleve paasejlede. Han kom saa strax op, vel et Par Minutter før Sammenstødet (han greb strax Taageluren, som laa fremme, og gav nogle Stød i den). Da han kom op, laa Kutteren for 2-rebet Storsejl, 1-rebet Stagfok og vistnok Stormklyver med Vinden ind paa Styrbords Side, saa at Stævnen vendte i det mindste noget sydover. Damperen ramte, kommende paa Skøns agterfra, Kutteren paa Styrbords Side i selve Vantet.

Styrmand Carstens, der, som anført, havde haft Vagt fra Kl. 4 Morgen og ikke vil have været borte fra Broen efter Kl. $6^1/_2$, fik efter sin Forklaring lidt før Kl. 7 Kutteren „Familien“ at se ca. 4 Streger om Bagbord og formentlig da mindst $^1/_2$ Kvartmil borte, liggende nordover. Han beordrede saa Styrbords Ror for at gaa agten om Kutteren, som han iagttog i Kikkerten, og drejede „Thorvaldsen“ derved 5 Streger, ɔ: til S.V. t. S. paa Kompasset. Derpaa blev Roret støttet. Medens Kutteren saa gik videre nordover, faldt „Thorvaldsen“ formentlig (— han saa dog ikke da paa Kompasset —) efterhaanden tilbage paa sin vestlige Kurs, men netop som Kutteren var omtrent forud for Damperen, vistnok kun ca. 3 Skibslængder, altsaa noget over 1 Kabellængde borte, svingede den vestover, idet den vilde stagvende. „Thorvaldsen“ laa da saaledes, at han mente kun at kunne undgaa Sammenstød ved strax at beordre haardt Bagbord, stop og fuld Kraft bak (Skruen var højreskaaren), men „Thorvaldsen“ ramte dog Kutteren omtrent langskibs, uden at han kunde sige hvor paa Styrbords Side. Der blev saa stoppet omtrent ud for Kutterens Vant for at undgaa Fare for Skruen, og der blev sat Baad ud og kastet Redningsbøjer ud, men Kutteren var sunken strax.

Sammen med Styrmanden havde 3 Mand Vagt, hvoraf den ene en Letmatros, ikke var tilstede ved Søforhøret, men iøvrigt antoges ikke at have set noget, da han havde været beskjæftiget paa Dækket om Styrbord.

Matros Chr. Jensen, der Kl. 6 Formiddag havde afgivet Roret, forklarede, at han derefter var beskæftiget midtskibs om Bagbord, og at han tilfældigvis fik Øie paa Kutteren, som laa nordover, noget om Bagbord, uden at han kunde sige, hvor langt

den da var borte. Da Damperen ikke var mere end ca. 100 Favne fra den, hørte han, at der blev berordret Styrbords Ror, men uden at han bemærkede, hvormeget Damperen derpaa drejede. Saa — hvor længe efter, vidste han ikke — blev der beordret Bagbords Ror; da var Kutteren tæt ved og var allerede begyndt at dreje, og ikke mere end en Minut efter foregik Sammenstødet, uden at han saa, hvor meget Kutteren da var drejet.

Matros Chr. A. Hansen (21 Aar gammel), som stod til Rors paa Broen fra Kl. 6 (— der styredes med Haandkraft —) forklarede, at Kursen da var Vest paa Kompasset og derefter forblev uforandret. Han fik Kutteren at se maaske $^1/_2$ Time før Kollisionen et Par Kvartmil borte, vel en 2 til 3 Streger om Bagbord, holdende nordpaa. Da „Thorvaldsen" var ca. 100 Favne fra Kutteren, blev der — vel 2 til 3 Minutter før Sammenstødet — beordret haardt Styrbord og drejede Skibet for dette Ror til S.V. til S. Saa begyndte Kutteren, som da havdes tæt forud, at dreje Bagbord over. Der blev da givet ham (Hansen) Ordre „haardt Bagbord", uden at Roret i Mellemtiden havde været støttet, eller der havde været givet Ordre dertil. „Thorvaldsen" drejede vel saa en Streg Styrbord over — o: til S.V. —, inden Sammenstødet, ikke mere end en Minut efter Ordren: „Bagbord", skete, og Kutteren laa da formentlig lige i Vinden. Det blev ramt paa Styrbords Laaring.

Medens Styrmanden ikke over for det saaledes anførte turde fastholde, at han havde beordret „støt" noget, før han beordrede Bagbords Ror, om han end fremdeles syntes det, erklærede han derimod, at han vedblivende bestemt mente, at „Thorvaldsen" endnu var omtrent $^1/_2$ Kvartmil fra Kutteren, da han beordrede Styrbords Ror, og at der forløb flere, maaske 8 à 10′ fra denne Ordre gaves, til han gav Ordren Bagbords Ror, men, ligesom de to Matroser iøvrigt fastholdt deres Udsagn over for Styrmandens, saaledes mente særlig Matros Hansen, at der ikke forløb saa lang Tid mellem de to Rorsordrer som af Styrmanden antaget.

I Skibets Maskindagbog fandtes anført, at der Kl. ca. 6,55′ Formiddag den 15 Juni 1900 blev slaaet „klar" paa Telegrafen og strax derpaa „fuld Kraft bak", samt at der ca. Kl. 7 blev slaaet „stop" og derpaa Kl. 7,35′ igen „fuld Kraft frem".

Under Sagen er det uomtvistet, at „Thorvaldsen"s Assurandører i Juli Maaned 1900 gik ind paa at betale Erstatning for Kutteren med Tilbehør af Redskaber og Inventar samt for Klæder og tabt Fortjeneste etc. med ialt ca. 2 150 Kr., hvorimod

de nægtede at betale nogen Erstatning for det af de to Enker og den enes Børn lidte Tab ved deres Forsørgeres Død. Det omtalte Erstatningskrav ses iøvrigt da kun at have været opgivet til 6 400 Kr.

Det skal i denne Forbindelse endnu anføres, at Jan Jansens Enkes Alder, da Ulykken indtraadte, uimodsagt er opgiven til 63 Aar og Lendeman Jansens Enkes Alder til 30 Aar samt hans 4 Børns til 7, 5, 3 og $^1/_2$ Aar, medens de Indstævnte have benægtet Rigtigheden af Ansættelsen af de Forulykkedes aarlige Indtægt til ca. 800 Kr. for hver, uden at der er fremkommet noget yderligere i saa Henseende.

Retten finder overhovedet ikke at kunne tage det fremsatte Erstatningskrav tilfølge. Selv om nemlig Bestemmelsen i § 8 af Søloven om, at Rhederen hæfter med Skib og Fragt for Skade foraarsaget af Skipperen eller nogen af Mandskabet ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten, antages ogsaa at kunne omfatte Skade paa Personer eller Tab af Menneskeliv, uanset at der overalt ellers i Søloven ved Omtale af Skade kun synes tænkt paa Skade tilføjet Skib og Ladning, jfr. særlig dens § 220 om Skade som Følge af Sammenstød, maa det efter Rettens Opfattelse dog være en bestemt Forudsætning derfor, at den Skade paa Person eller det Tab af Menneskeliv, for hvilket Rhederen skal hæfte, skyldes en strafbar Uagtsomhed, jfr. navnlig § 302 i den almindelige Straffelov af 10 Februar 1866, som udtrykkelig opstiller dette som Betingelse for saadant Erstatningskrav.

Men om nogen strafbar Uagtsomhed mener Retten nu ikke, at der i nærværende Tilfælde kan siges at være Tale. Der vilde efter vor Opfattelse ingen Ulykke være sket, hvis Kutteren, hvad den efter de almindelige Søvejsreglers § 21 var forpligtet til, havde holdt sin Kurs og ikke var gaaet over Stag lige foran for „Thorvaldsen", idet der da baade havde været Tid og Plads nok for Damperen til at komme af Vejen for Kutteren. Det havde vel ganske vist været heldigst, at Styrmanden ikke havde skiftet Ror, da han saa, at Kutteren vendte, men det fejlagtige Skøn, hvori han saaledes under Omstændigheder, hvor der ikke var Tid til Overlæg, gjorde sig skyldig, kan efter vor Mening ikke blive at tilregne ham som en strafbar Uagtsomhed. Vi finder derfor, at de Indstævnte — uanset om de mulig efter Sølovens § 220 under en Retssag vilde være blevne at dømme til at betale en større eller mindre Del af Tabet ved, at Fiskekutteren med Tilbehør sank, hvis Spørgsmaalet derom ikke var blevet afgjort i Minde-

lighed — maa blive at frifinde for det under nærværende Sag over for dem rejste Krav.

Sagens Omkostninger ville være at hæve.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Dampskibsselskabet „Danmark" ved dets korresponderende Rhedere: Firmaet Th. Sonne & Co. bør for Tiltale af de i Svinør i Norge hjemmehørende Enker efter Jan Jansen og Lendeman Jansen og af denne sidstes 4 Børn ved de nævnte Personers Mandatarius: Overretssagfører I. Kondrup frie at være. Sagens Omkostninger hæves.

D. Torm. *A. V. Knudsen.*

I. Breininger. *L. C. Kraemer.*

Dissenterende Votum i Søsag Nr. 28/1901.

Undertegnede kan ikke tiltræde det foreliggende Domsudkast.

Jeg skal kun først ganske kort nævne, at Afgørelsen af Sagen jo til en vis Grad volder en Del Vanskelighed allerede som Følge af, at de faktiske Forhold foreligger ret uklare særlig med Hensyn til Tidsforløb og Afstande. Fra Fiskekutterens Side vides der intet om, naar man ombord i den besluttede at stagvende, og i hvilken Stilling og Afstand Kutteren da var i Forhold til Damperen. Men dernæst staa ikke blot de to Matrosers Forklaringer i ret betydelig Modstrid med Styrmandens, men Styrmandens og Matros Hansens Forklaringer staa derhos i Modstrid med sig selv, naar henses til deres egne Angivelser af Tidsforløb og Afstande sammenholdt med hvad der foreligger om Damperens Fart (8 Kvartmil i Timen, ɔ: 800 Fod i Minutten). Jeg mener imidlertid rettest at burde komme derudover ved saa vidt gørligt at lægge Styrmandens egen Fremstilling til Grund, da der nærmest er Spørgsmaal om, i hvor stort Omfang han har gjort sig skyldig i Uagtsomhed (Sølovens § 306: Skødesløshed, Uforsigtighed eller Forsømmelse).

I og for sig er jeg, uden at skulle komme ind paa nogen udførligere Udvikling i saa Henseende, af den Mening, at, naar et Skib bærer Skylden for et sket Sammenstød og er pligtigt at erstatte den derved frembragte Skade paa Skib og Ladning, da maa Skibet, uanset Lovgivningens Taushed i saa Henseende, og

uanset at særlig Sølovens § 220 kun omtaler Skade paa Skib og Ladning — hvilket ikke findes at udelukke Erstatningsansvar tillige i andre Retninger, og hvad der endnu mindre er udelukket ved Sølovens § 8 — anses pligtigt ogsaa at yde Erstatning til Personer, der komme til Skade, og til Efterladte efter Personer, der miste Livet ved Sammenstødet, naar der rejses Krav derom fra disses Side, uden at det kan faa nogen Betydning, at saadanne Krav ikke tidligere maatte være blevne rejste her i Landet. Dette stemmer derhos ikke blot med, hvad der gælder i flere andre Lande, men tillige i det hele med den Betragtning, der ligger til Grund for Jærnbaneerstatningsloven af 26 Marts 1898 § 1, og hermed findes det heller ikke at være i Strid, at den almindelige Straffelovs § 302 udtrykkelig nævner strafbar Adfærd som Betingelse for det deri omtalte Erstatningskrav, da der overhovedet ikke godt i Straffeloven kunde blive Spørgsmaal om at omtale Erstatning uden netop i Forbindelse med Straffeansvar. — I Virkeligheden kunne Rhederierne jo ogsaa sikre sig i saa Henseende gennem Assurance lige saa vel som med Hensyn til andet Erstatningskrav, hvad der, som i Sagen omtalt, faktisk allerede sker fra flere Sider.

Jeg mener derhos, at under de foreliggende Omstændigheder vilde „Thorvaldsen", hvis Spørgsmaalet derom ikke var blevet afgjort i Mindelighed, under en Retssag have været at dømme efter Sølovens § 220 til at erstatte hele Tabet ved, at Kutteren med Tilbehør etc. sank. Vel er jeg nemlig med Domsudkastet enig i, at det — saa vidt i alt Fald ses kan — var en Fejl af Kutteren, at den stagvendte i Stedet for at beholde sin Kurs, idet Damperen da formentlig, om den end maatte have givet Styrbords Ror noget sent, vilde være gaaet fri af samme. Men jeg ser ikke, at den foretagne Stagvending medførte nogen rimelig Grund for Damperen til at give Bagbords Ror, og jeg mener, at medens Sammenstødet rimeligvis trods Stagvendingen vilde være blevet undgaaet, hvis Damperen havde beholdt sit Ror Styrbord, fremkaldtes Sammenstødet netop ved, at Damperens Ror lagdes Bagbord, og jeg ser heller ikke, at der manglede fornøden Tid til Overlæg i saa Henseende, hvis der virkelig, som forklaret, forløb omtrent en Minut fra Rorændringen til Sammenstødet. Jeg mener tværtimod, at der i Tilfælde af Sagsanlæg fra det Offentliges Side sandsynligvis vilde være blevet Spørgsmaal om Ansvar for Styrmanden efter Sølovens § 306, jfr. § 293, der svarer til Straffelovens § 198 om uagtsomt Manddrab.

Da jeg staar ene med min Opfattelse, finder jeg derimod ingen Grund til at komme nærmere ind paa, hvorledes Erstatningen vilde have været at fastsætte, idet jeg kun skal bemærke, at den dog vilde have været at fastsætte særskilt for hver af de to Enker og for hvert af Børnene til deres fyldte 18de Aar under fornødent Hensyn til, hvad der maatte antages om de Afdødes økonomiske Stilling i det hele. Sagsomkostningerne skal jeg slet ikke berøre.

N. Madvig.

28.

Danmarks Højesteret, den 27 April 1905.

Bestyrelsen for „Dansk Skibs-Restaurationsforening"
(Højesteretssagfører Møller)

contra

Politidirekteuren i Kjøbenhavn paa det Offentliges Vegne
(Højesteretssagfører Bagger).

Den i Samlingens Aargang V Side 202 ff. som No. 40 optagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, omstødes af Højesteret, saa at Dansk Skibs-Restaurationsforening frifindes for det Offentliges Tiltale, idet Udtrykket „Søfolk" *i § 1 i Lov om Forhyringsagenter af 12 April 1892* antages alene at sigte til det egentlige Skibsmandskab.

Ved kongeligt Reskript af 8 September f. A. er Højesteret bemyndiget til at tage denne Sag under Paakjendelse, uanseet at dens Gjenstand ikke maatte befindes at udgjøre summa appellabilis.

Som udtalt i den indankede Dom angaar Forbudet i Lov om Forhyringsagenter m. m. af 12 April 1892 § 1 Antagelsen af „Søfolk", og hverken efter Lovens øvrige Indhold eller dens Forhistorie haves der Føje til at forstaa nævnte Ord i denne særlige Lov som sigtende til andre Personer end dem, der kunne henregnes til det egentlige Skibsmandskab, jfr. Sølovens § 108. Den tiltalte Forening kan derfor ikke ved den i Dommen ommeldte Virksomhed ansees at have overtraadt førstnævnte Lov og vil allerede af den Grund være at frifinde, hvorhos Sagens Omkostninger for Sø- og Handelsretten blive at udrede af det Offentlige, der ligeledes vil have at betale til Appellanten, der har indbragt Sagen her for Retten under den civile Proces's Former, Processens Omkostninger for Højesteret, og til Indstævntes beskikkede Sagfører sammesteds det denne tilkommende Salær.

Thi kjendes for Ret:

Appellanten: Dansk Skibs-Restaurationsforening bør for det Offentliges Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger for Sø- og Handelsretten udredes af det Offentlige, der ligeledes betaler Appellanten Processens Omkostninger for Højesteret med 100 Kr. og i Salarium for Højesteret til Højesteretssagfører Bagger 60 Kr.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: ***24. Konferencen i Brüssel.*** *Af Advokat Kristen Johanssen.* — ***25. Christiania Sjøret:*** *Zerssen & Co. mod „Viken".* ***26. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:*** *Læsø Vesterøs Bjærgelav mod Det forenede Dampskibsselskab.* — ***27. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:*** *Overretssagfører J. Kondrup som Mandatarius for de i Svinør i Norge hjemmehørende Enker efter Jan Jansen og Lendeman Jansen og dennes 4 Børn mod Dampskibsselskabet „Danmark" hersteds ved dets korresponderende Rhedere: Firmaet Th. Sonne & Co.* — ***28. Danmarks Højesteret:*** *Bestyrer for „Dansk Skibs-Restaurationsforening" contra Politidirekteuren i Kjøbenhavn paa det Offentliges Vegne.* —

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Isaksen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 10	Aargang VI	1905

29.

Landsoverretten i Viborg, den 10 April 1905.

Kaptajn C. E. Hansen i Lübeck som Fører af Dampskibet „Assistent"
(Overretssagfører Johnsen)

ktr.

Kaptajn O. Møller af Donsø i Sverrig
(mødte ikke).

Skonnerten „Ingrid" overseiles af Dampskibet „Assistent" og gaar tilbunds; da det imidlertid maatte antages, at Skonnerten kunde have været reddet, saafremt Besætningen havde gjort sin Skyldighed med Hensyn til Redningsforsøg, jfr. *Sølovens § 43*, ansees „Assistent"s Rederi kun forpligtet at erstatte, hvad en Reparation af Skonnertens Skade vilde have kostet.

Efter at der den 3 Oktober 1903 Kl. $4^3/_4$ om Morgenen ca. 4 Kvartmil øst-sydøst for Øen Hjelmen havde fundet et Sammenstød Sted mellem Skonnerten „Ingrid" af Donsø i Sverrig, 33,49 Tons Netto, der ejedes af og blev ført af Indstævnte, Kaptajn O. Møller, sammesteds, og Dampskibet „Assistent" af Amsterdam, 38,85 Tons, hvilket Sammenstød havde til Følge, at Skon-

nerten sank, og efter at Indstævnte, der formente i Anledning heraf at have Krav paa en Erstatning for Skib, Ladning og Fragt af ialt 13.500 Kr., under samme Dato havde ladet foretage en Arrestforretning, hvorunder der til Sikkerhed for bemeldte Erstatningskrav og de med Forretningen forbundne Omkostninger dekreteredes Arrest i Dampskibet „Assistent", har Indstævnte under nærværende Sag efter Stævning af 4 Oktober 1903 i 1ste Instans ved Grenaa Købstads Søret søgt Citanten, Kaptajn C. E. Hansen, som Fører af bemeldte Dampskib, og den af Indstævnte, med hvis Samtykke den dekreterede Arrest senere er bleven hævet mod derfor af Citanten stillet Sikkerhed, nedlagte Paastand gaar ud paa, at Citanten tilpligtes at betale ham dels en Erstatning af 13.500 Kr., subsidiært 11.450 Kr. 12 Øre eller et ved uvillige Mænds Skøn fastsat Beløb, dels de med Arrestforretningen forbundne Omkostninger til Beløb 145 Kr. 73 Øre tillige med Renter af de tilkendte Beløb 5 % p. a. fra Stævningens Dato, indtil Betaling sker, samt at Citanten dømmes til at høre det Indstævnte tilkendte Beløb anerkendt som Søpantefordring. Ved Sørettens Dom er Citanten i sin nævnte Egenskab af Fører for Dampskibet „Assistent" tilpligtet at betale Indstævnte 11.450 Kr. 12 Øre med Renter heraf som paastaaet samt at godtgjøre ham Arrestforretningens Omkostninger med 145 Kr. 73 Øre, hvorimod der ved Dommen ikke er tillagt Indstævntes Krav den af ham paastaaede Anerkjendelse som Søpantefordring. Sagen — der under en tidligere iværksat Appel har været indanket for Overretten, ved hvis Dom af 17 Oktober f. A. den imidlertid paa Grund af Mangler ved Indstævningen blev afvist ex officio — er nu af Citanten ved Stævning af samme Dato paany indanket her for Retten, hvor han ligesom i 1ste Instans har paastaaet sig frifunden for Indstævntes Tiltale og derhos har nedlagt forskjellige subsidiære Paastande. Indstævnte har ikke givet Møde for Overretten.

Af den til Oplysning om de nærmere Omstændigheder ved det skete Sammenstød optagne Søforklaring fremgaar det bl. a., at Skonnerten „Ingrid", hvis Besætning foruden af Indstævnte bestod af dennes tre Sønner, nemlig Styrmand Gustav Akselius Møller, Matros Carl Oscar Møller, og Kok Møller Olafsen, ved den paagældende Leilighed var paa Reise fra Gøteborg til Kiel med en Ladning af 80 Tons hugne Brosten. Da Sammenstødet skete, var Vinden vestlig, næsten Storm, og Strømmen nordgaaende; „Ingrid" sejlede i Retning sydvest til syd, medens „Assistent",

hvis Besætning foruden af Citanten bestod af Bedstemand Niels C. Nielsen samt Maskinmesteren og en Fyrbøder, og som var paa Vejen fra Vejle til Struer for at hente en Muddermaskine, havde Kurs i Retningen Nord til Øst. Ved Paasejlingen blev „Ingrid", der styredes af Indstævnte, og fra hvis Dæk desuden hans to Sønner fornævnte Styrmand G. A. Møller og Matros C. O. Møller holdt Udkig, medens Kok Olafsen var nede og sov, ramt af „Assistent" paa Bagbords Bov mellem Fokkerøstet og Kranbjælken, hvorved der tilføjedes „Ingrid" en Læk paa omtrent $1^1/_2$ Fods Længde. Straks efter Sammenstødet sprang Indstævnte og hans tre Sønner, der frygtede for, at Skonnerten straks vilde synke, ombord i „Assistent" uden forinden at gøre noget Forsøg paa at konstatere Skadens Omfang, ligesom de undlod at pejle Pumperne eller at foretage andre Foranstaltninger for at forvisse sig om, at „Ingrid" var tæt, idet der efter deres Skøn ikke var Tid dertil. Citanten, der imidlertid skønnede, at „Ingrid" efter Kollisionen ikke laa lavere end før, opfordrede dem til at gaa med ham ombord i samme for at undersøge Lækken og se, om denne ikke kunde stoppes og Fartøjet reddes, men baade Indstævnte og hans Sønner vægrede sig herved af Frygt for at drukne. Citanten gik derfor alene ombord i „Ingrid", hvor han efter et Forsøg paa med noget Tøj, som han fandt ombord, at stoppe Lækken, hvilket dog ikke lykkedes ham, vendte Skonnerten, der efter Sammenstødet havde dreiet sig, og forsøgte at sejle den til Grenaa. Efter at have sejlet i $^1/_2$ Time à 3 Kvarter gik han atter ombord i „Assistent", hvor han søgte at formaa Indstævnte og hans Sønner til at komme ombord i „Ingrid" for at hjælpe ham med at tætte Lækken og pumpe Skibet. De vægrede sig imidlertid fremdeles herved, hvorfor Citanten atter gik alene ombord i „Ingrid", og da denne igen havde drejet sig, vendte han den paany, men efter at han havde sejlet et Kvarterstid, indsaa han, da Skonnerten sank mere og mere, og han ikke var i Besiddelse af Redskaber eller Materiale til at udbedre Lækken, idet alle Skabe i „Ingrid" vare aflaasede, samt da han ikke havde Mandskab til at betjene Pumperne, at videre Bestræbelser for at redde Skibet vare unyttige, og vendte derfor paany tilbage til „Assistent". Ca. Kl. $6^1/_2$ om Morgenen sank Skonnerten paa 12 Favne Vand, efterat en af dens Besætning forinden havde været ombord paa samme og reddet nogle af Skibets Papirer.

Indstævntes Udsagn under den optagne Søforklaring gaar bl. a. ud paa, at de, da det var sigtbart Vejr, i længere Tid før

Sammenstødet fra „Ingrid" havde set „Assistent"s Toplanterne. Derimod saa de, som Indstævnte oprindelig har forklaret, ikke Sidelanterne, førend de lige kort før Sammenstødet saa Damperens grønne Lanterne. Denne Forklaring har Indstævnte dog senere ændret derhen, at han saa „Assistent"s grønne Lanterne ca. 10 Minutter før Sammenstødet. Indstævnte har derhos udsagt, at hans egne Lanterner var i Orden i Sammenstødsøjeblikket, at de fra „Ingrid"s Side søgte at hindre Kollisionen ved at raabe til Damperen, men at de iøvrigt indskrænkede sig til at holde deres Kurs. Styrmand G. A. Møller har bl. a. forklaret, at de fra Skonnerten holdt godt Udkig, og at de i nogen Afstand saa Damperens Toplanterne, men derimod ingen af Sidelanternerne, førend de pludselig saa den grønne Lanterne. Saavel han som Matros C. O. Møller sprang da straks frem og overbeviste sig om, at deres egne Lanterner var i Orden, og straks derpaa skete Sammenstødet. I Overensstemmelse hermed har Matros C. O. Møller forklaret, at de ikke saa Damperens Sidelanterner, førend de et Øieblik før Sammenstødet saa den grønne Lanterne.

Den af Citanten afgivne Forklaring gaar blandt andet ud paa, *at* Bedstemand Nielsen — der havde havt Tilladelse til at at gaa til Køjs og som omtrent $^1/_2$ Time før Sammenstødet atter kom op og tog Roret, hvorpaa Citanten satte sig hen i Læ ved Kedelkassen, hvor han, der havde været paa Dækket fra Kl. 9 den foregaaende Aften, vilde hvile sig, men hvorfra han intet kunde se — først saa „Ingrid" da de vare ca. 70 Alen fra samme, *at* Nielsen da varskoede Citanten, som straks tog Roret og lagde dette haardt Bagbord samtidig med, at han lod Maskinen bakke af fuld Kraft, uden at det dog lykkedes at hindre Sammenstødet, som fandt Sted i Løbet af et Par Minutter, samt *at* Vejret var tykt med Regnbyger, hvoraf en faldt i Sammenstødsøjeblikket, og saaledes ikke rigtig sigtbart, men at Citanten dog under Sammenstødet kunde se Hjelmens Fyr, og at de tidligere havde set Lysbøien paa Moselgrunden. Bedstemand Nielsen har forklaret, at han opdagede „Ingrid"s røde Lanterne, da „Assistent" var ca. 300 Fod fra Skonnerten. Idet han med Hensyn til denne Afstandsangivelse dog har bemærket, at han ikke har kunnet opgive den ganske nøjagtig, samt at „Assistent" nok havde tilbagelagt et Stykke, inden Citanten kom til, har han yderligere udsagt, at Grunden til, at han, der holdt Udkig, medens Citanten hvilede sig, ikke saa „Ingrid"s røde Lanterner paa et tidligere Tidspunkt, var, dels at der herskede Regntykning, dels at be-

meldte Lanterner ikke brændte ganske klart. — Idet han dernæst overensstemmende med Citantens Udsagn har forklaret, at han straks tilkaldte denne, som uopholdelig greb Roret og lagde det haardt Bagbord samtidig med at han lod Maskinen bakke af fuld Kraft, har han yderligere tilføiet, at han ikke selv straks lagde Roret Bagbord, fordi han antog, at „Assistent" med den Kurs, som den havde, kunde gaa forbi Skonnerten, og at Citanten havde paalagt ham at kalde paa ham, saasnart han saa noget.

Der foreligger nu ikke Oplysninger, hvorefter det i Strid med Indstævntes af Styrmandens og Matrosens Vidnesbyrd bestyrkede Forklaring vil kunne antages, at „Ingrid"s Lanterner ikke ved den ommeldte Leilighed havde været i behørig Orden. Paa den anden Side mangler der efter det oplyste tilstrækkelig Føje til at statuere, at der ikke fra „Assistent" har været holdt behørigt Udkig, men idet Formodningen ifølge Bedstemand Nielsens Udsagn og det iøvrigt foreliggende maa være for, at Sammenstødet kunde have været undgaaet, saafremt Nielsen straks efter sin Observation af „Ingrid"s røde Lanterne havde lagt Roret Bagbord, maa der under Hensyn til, at det paahviler Dampskibe under Omstændigheder som de foreliggende, at gaa af Vejen for Sejlskibe, jfr. Anordning No. 4 af 22 Januar 1897 Artikel 20, og naar henses til, at „Ingrid" maa antages overensstemmende med bemeldte Anordnings Artikel 21 at have holdt sin Kurs og sin Fart, — selv bortset fra, at Citanten under Søforklaringen har erkendt, at han er Skyld i det indtrufne Sammenstød — gaas ud fra, at dette maa lægges Dampskibet „Assistent" til Last, og den af Citanten principalt nedlagte Paastand om fuldstændig Frifindelse vil saaledes ikke kunne tages til Følge.

Idet det imidlertid efter samtlige foreliggende Oplysninger og navnlig under Hensyn til, at „Ingrid" trods Beskaffenheden af sin Last holdt sig flydende i ca. 7 Kvarter efter Kollisionen, maa antages, at Skibet kunde have været reddet, saafremt Indstævnte og dets øvrige Besætning, i Stedet for at nægte at yde Citanten enhver Assistance, overensstemmende med hans gentagne Opfordringer havde været ham behjælpelig med at tætte den fremkomne Læk og betjene Skibets Pumper, vil, i Betragtning af den af Indstævnte saaledes udviste Forsømmelse af de ham som Skibsfører i Medfør af Sølovens § 43 paahvilende Pligter, Ansvaret for Skonnertens fuldstændige Undergang ikke kunne paalægges Citanten, hvorimod det Citanten ifølge Sølovens § 220 1ste Stykke, paahvilende Ansvar — saaledes som ogsaa af ham

subsidiært gjort gældende — ikkun kan medføre en Forpligtelse for ham til at erstatte Indstævnte det Beløb, som en Reparation af den, „Ingrid", ved Kollisionen tilføiede Lækage maatte antages at udgjøre, hvilket Beløb af Citanten uimodsagt er anslaaet til højst 500 Kr.

Som Følge heraf, og idet der efter Omstændighederne ikke findes Føje til at tilkende Indstævnte de af ham paastaaede Arrestomkostninger — i hvilken Henseende han for det Tilfælde, at hans Paastand med Hensyn til Sagens Hovedgenstand ikke tages til Følge ikke heller har nedlagt nogen subsidiær Paastand — samt da der allerede efter Sagens processuelle Stilling ikke her for Retten bliver Spørgsmaal om helt eller delvist at tillægge Indstævntes Krav Anerkendelse som Søpantefordring, vil Citanten være at tilpligte at betale Indstævnte 500 Kr. tilligemed Renter heraf 5 % pr. Aar fra Søretsstævningens Dato den 4 Oktober 1903, indtil Betaling sker, hvorimod Citanten iøvrigt vil være at frifinde for Indstævntes Tiltale i denne Sag.

Processens Omkostninger for begge Retter ville efter Omstændighederne være at ophæve.

I Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter ses ingen Stempelovertrædelse at være begaaet.

Thi kendes for Ret:

Citanten, Kaptajn C. E. Hansen som Fører af Dampskibet „Assistent", bør til Indstævnte, Kaptajn O. Møller, betale 500 Kr. tilligemed Renter heraf 5 % pr. Aar fra den 4 Oktober 1903, indtil Betaling sker, men bør iøvrigt for Indstævntes Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for begge Retter ophæves.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

30.

Kungl. Maj:ts dom den 11 April 1905.

Handlanden J. Fenger-Krog i Göteborg

mot

Handlanden Gustaf Reuter.

I certeparti, hvarigenom ångfartyget „Gadus" befraktats att från Blyth till Göteborg öfverföra en last kol, stadgas att lastningen skulle ske på 60 löpande timmar efter det fartyget vore klart att lasta *enligt kolgrufveförbindelsen* och börja så snart skriftligt meddelande derom gifvits. Då kolgrufveförbindelsen innehöll från certepartiet afvikande bestämmelser om lastningstiden, samt *i tvist om öfverliggedagsersättning* uppstått fråga, huruvida certepartiet eller kolgrufveförbindelsen derutinnan borde lända till efterrättelse, har Kungl. Maj:t förklarat *hvad kolgrufveförbindelsen innehålla i strid mot certepartiets föreskrift om lastningstidens början icke vara för rederiet bindande.*

Genom skeppsmäklarefirman Aug. Leffler & Sons Aktiebolag afslöts den 9 Augusti 1902 ett certeparti emellan firman G. & L. Beijer, å ena, samt Handlanden J. Fenger-Krog såsom hufvudredare för ångfartyget „Gadus", å andra sidan, enligt hvilket nämnda fartyg befraktades att från Blyth till Göteborg öfverföra en full last kol. Certepartiet innehöll, bland annat, att fartyget beräknades vara klart att lasta i slutet af samma Augusti månad; att inlastningen skulle ske på 60 löpande timmar efter det fartyget vore klart att lasta enligt kolgrufveförbindelsen och börja så snart skriftligt meddelande derom gifvits, samt att ersättning för öfverliggetid skulle utgå med 15 £ om dagen.

Fartyget ankom till Blyth den 1 September 1902 och samma dag kl. 1 e. m. aflemnade befälhafvaren notis att fartyget anländt och vore färdigt att lasta. Lastningen började emellertid ej förr än den 5 September kl. 11 e. m. och afslutades den 6 September kl. 9 e. m. Å det angående lasten utfärdade konnossementet, som ställdes till order, tecknade befälhafvaren protest för $49^1/_2$ timmars öfverliggetid.

Fenger-Krog instämde sedermera till Rådstufvurätten i Göteborg Handlanden Gustaf Reuter med yrkande att denne såsom lastemottagare måtte förpligtas utgifva ersättning för omförmälta

öfverliggetid med 30 £ 18 sh. 9 pence samt för protest och resekostnader i anledning af fartygets uppehåll i Blyth öfver liggetiden med 4 £ jemte ränta och expencer. Enligt Fenger-Krogs åsigt hade lastningen bort börja den 2 September kl. 6 f. m. och afslutas den 4 September kl. 6 e. m. Lastningen hade alltså fördröjts 51 timmar öfver tiden eller, efter afdrag $1^1/_2$ timme för kolning, $49^1/_2$ timmar.

Reuter bestred krafvet på den grund att han ej för egen räkning mottagit kollasten utan endast som ombud för G. & L. Beijer. För öfrigt ansåg Reuter att någon öfverliggetid ej uppstått, för hvilken rederiet vore berättigadt till ersättning. Föreskriften i certepartiet att lastningen skulle ske på vissa timmar enligt kolgrufveförbindelsen innebure, enligt Reuters förmenande, att kolgrufveförbindelsens bestämmelser angående utsträckning för vissa fall i lastningstiden här skulle ega tillämpning. Enligt kolgrufveförbindelsen finge lastningstiden nämligen utgöra 126 timmar, men hade för ifrågavarande lastning åtgått allenast $109^1/_2$ timmar.

Enligt kolgrufveförbindelsen, som var dagtecknad den 11 Augusti 1902, åtog sig Pyman, Bell & Co. att lasta fartyget på 72 timmar efter det fartyget vore färdigt att mottaga lasten. Lastningstiden finge ej räknas före måndagen den 25 Augusti kl. 6 på morgonen och om fartyget ej vore färdigt inom 48 timmar derefter lemnades 24 timmar extra lastning och för hvarje 24 timmar, som fartyget dröjde utöfver de 48, skulle 6 fyllnadstimmar tilläggas den tid, som vore medgifven för lastningen.

Fenger-Krog ansåg att hänvisningen i certepartiet till kolgrufveförbindelsen icke kunde ega betydelse i andra fall än att rederiet sjelf anmält dagen för lastningens början eller förbundit sig att hafva fartyget klart för lastning å den dag kolgrufveförbindelsen upptoge. Rederiet hade emellertid aldrig medgifvit aflastaren att anmäla den 25 Augusti som lastningsdag, och hade rederiet icke ens tillsports, om fartyget kunde vara i Blyth den 25 Augusti. Enligt certepartiet beräknades fartyget vara klart att lasta i slutet af Augusti, och då den sista Augusti var en söndag, måste fartyget anses hafva anländt till Blyth inom aftalad tid.

Reuter anmärkte att frånvaron af bestämmelse i certepartiet att rederiet skulle viss tid i förväg underrätta befraktaren eller aflasteren om dagen, då fartyget kunde vara färdigt att lasta, utgjorde bevis för, att rederiet afsagt sig förmånen att bestämma lastningsdagen. De flesta kolgrufveförbindelser innehölle bestämmelser om viss dag för lastningens början och då det vore en för

rederier i allmänhet känd sak att de lätt utsattes för uppehåll vid lastning af kol i engelska hamnar, intoges i certepartierna vanligen bestämmelse derom att lastningsdagen skulle bestämmas efter rederiets eller befälhafvarens notis, oberoende af kolgrufveförbindelsens innehåll. Så hade ej skett här och hade Lefler & Sons bolag derjemte den 21 Augusti utan protest erkänt mottagandet af kolgrufveförbindelsen.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 25 Juni 1903:

Enär oberopade certepartiet af den 9 Augusti 1902, enligt hvilket hufvudredaren för ångfartyget „Gadus", Fenger-Krog, till firman G. & L. Beijer bortfraktat nämnda fartyg, som beräknats inträffa i Blyth i slutet af samma månad, för att derifrån föra en full last af kol till Göteborg, innefattar, att inlastningen skulle ske på 60 löpande timmar efter det fartyget varit klart att lasta enligt kolgrufveförbindelsen och börja så snart skriftligt meddelande derom gifvits äfvensom att ersättning för öfverliggetid skulle utgå med 15 £ om dagen;

samt hvad berörda den 11 Augusti 1902 dagtecknade kolgrufveförbindelse innefattar i strid emot certepartiets föreskrift om lastningstidens början så mycket mindre kan vara för bortfraktaren bindande, som bestämmelsen om lastningstidens början å viss dag den 25 Augusti införts utan bortfraktarens hörande eller medgifvande, och bortfraktaren derom erhållit underrättelse först den 21 i samma månad;

ty och som i saken är ostridigt att, ehuru ångfartyget „Gadus" ankommit till Blyth måndagen den 1 September och klockan 1 e. m. samma dag anmälts vara färdigt att mottaga last, lastningen påbörjats först klockan 11 på aftonen den 5 i sistnämnda månad och fortgått till påföljande dag klockan 9 e. m., derunder dock $1^1/_2$ timme användts för intagande af bunkerkol, hvilken tid enligt bestämmelse i kolgrufveförbindelsen ej skall inräknas i lastningstiden, samt fartyget sålunda, med lastningstidens beräknande från kl. 6 på morgonen den 2 September, i och för lastningen uppehållits $109^1/_2$ timmar eller $49^1/_2$ timmar utöfver den i certepartiet bestämde lastningstiden;

alltså och då genom hvad i målet hörda vittnet Bokhållaren Sten Petri Bylander berättat och i öfrigt deri förekommit måste anses utredt, såväl att Reuter efter fartygets ankomst till Göteborg anmält lasten till förtullning och dervid företett båda exemplaren af det utaf befälhafvaren å lasten utfärdade konnossementet, hvilket varit försedt med anteckning om protest för $49^1/_2$ tim-

mars öfverliggetid, som äfven att Reuter sedermera fått mottaga hela lasten,

pröfvar Rådstufvurätten jemlikt 144 och 154 §§ Sjölagen och då Reuter icke bestridt, att befälhafvaren för protest och resekostnader med anledning af fartygets uppehåll i Blyth utöfver liggetiden fått vidkännas en utgift af 4 £, lagligt ålägga Reuter, att till Fenger-Krog i egenskap af hufvudredare för ångfartyget „Gadus" genast mot kvitto utgifva 34 £ 18 sh. 9 pence british sterling antingen i detta myntslag eller i svenska penningar efter den vid betalningstiden gällande högsta kurs jemte 6 % årlig ränta å 3 £ 15 sh. från den 4 September, å 15 £ från den 5 September, å 12 £ 3 sh. 9 pence från den 6 September samt å återstående 4 £ från stämningsdagen den 10 Oktober, allt år 1902 och tills betalning komme att ske, äfvensom att med 335 kronor ersätta Fenger-Krog dennes kostnader å rättegången.

Reuter sökte efter vad ändring, som af Fenger-Krog bestreds.

Göta Hofrätt (hrr. *Sundstedt, Wrede* och *Gullstrand*) fann i dom den 31 Mars 1904 genom hvad i saken förekommit vara utredt, att med den i certepartiet åberopade kolgrufveförbindelsen afsetts en handling, som vid frakt af kollast från engelsk kolgrufvedistrikt till svensk hamn plägar utfärdas af blifvande aflastare och innehåller jemte andra bestämmelser angående lastningstidens beräkning uppgift å viss dag, då aflastningen skall börja vid äfventyr att, om fartyget icke då är färdigt att intaga last, öfverenskommen lastningstid efter vissa regler förlänges;

och enär enligt hvad tillika blifvit utredt, rederiet, hvilket i god tid erhållit uppgift, att firman Pyman, Bell & Co. skulle blifva aflastare, egt rätt att hos aflasteren uppgifva och bestämma dagen för lastningens början, men rederiet oaktadt vetskap om denna rätt ej allenast underlåtit begagna sig af densamma utan äfven utan anmärkning, såvidt visadt blifvit, den 21 Augusti 1902 emottagit en af Pyman, Bell & Co. den 11 i samma månad utfärdad kolgrufveförbindelse, enligt hvilken lastningen skulle börja den 25 Augusti;

alltså och då rederiet vid dessa förhållanden och med hänsyn dertill att fartyget ej förr än den 2 September varit färdigt att intaga lasten, blifvit bundet af kolgrufveförbindelsens bestämmelser angående lastningstidens förlängning i fall som förevarande med 54 timmar eller inalles 114 timmar, men fartyget af lastningen uppehållits allenast $109^1/_2$ timmar,

pröfvade Hofrätten lagligt att, med upphäfvande af Råd-

stufvurättens dom, ogilla Fenger-Krogs i saken förda talan; och skulle Fenger-Krog ersätta Reuter hans kostnader å saken vid Rådstufvurätten med 300 kronor.

Två ledamöter voro af skiljagtig mening.

Adjungerade ledamoten *Bergelmer* yttrade:

Jag finner lika med Rådstufvurätten att Reuter måste anses såsom mottagare af ifrågakomna last;

men emedan den i åberopade certepartiet förekommande bestämmelsen, att lastningen skulle ske inom 60 löpande timmar efter det fartyget vore klart att lasta enligt kolgrufveförbindelsen, måste, då vid certepartiets afslutande kolgrufveförbindelsen icke varit tillgänglig eller ens upplysning lemnats om dess innehåll, innebära att rederiet för „Gadus“ vore skyldigt underkasta sig de ytterligare föreskrifter i fråga om lastningstiden, som kolgrufveförbindelsen kunde komma att innehålla, dock endast i den mån dessa föreskrifter icke strede mot certepartiets innehåll;

ty och som föreskriften i kolgrufveförbindelsen, att lastningen skulle börja den 25 Augusti 1902 kl. 6 f. m. icke kan anses stå i strid med den i certepartiet meddelade uppgiften, att ångfartyget „Gadus“ beräknades vara klart att lasta enligt certepartiet i slutet af samma månad,

samt den omständigheten att kolgrufveförbindelsen kommit rederiet tillhanda först den 21 Augusti, så mycket mindre kunnat föranleda till befrielse för rederiet att ställa sig kolgrufveförbindelsens nyssberörda föreskrift till efterrättelse, som rederiet icke, såvidt i målet blifvit utredt, ofördröjligen efter mottagandet af kolgrufveförbindelsen meddelat firman G. & L. Beijer att fartyget icke kunde ankomma till Blyth så tidigt att lastningen kunde börja å den i kolgrufveförbindelsen bestämda tiden, och i följd häraf firman saknat anledning att med aflasteren öfverenskomma om annan dag för lastningens början;

alltså och då Fenger-Krog medgifvit att kolgrufveförbindelsens bestämmelser i fråga om lastningstidens förlängning, derest fartyget ej vore å bestämd tid klart att lasta, vore för rederiet bindande,

samt med tillämpning häraf befälhafvaren å ångfartyget „Gadus“, som blifvit klart att lasta först den 2 September kl. 6 e. m., varit skyldig att utan ersättning afbida lastningens afslutande 54 timmar utöfver den i certepartiet bestämda lastningstiden af 60 timmar eller således tillhopa 114 timmar, men fartyget, enligt hvad upplyst blifvit, för lastningen uppehållits, efter afdrag af

1½ timme för inlastning af bunkerkol, allenast 109½ timmar, pröfvar jag lagligt att med upphäfvande af Rådstufvurättens dom, ogilla Fenger-Krogs i saken förda talan; skolande Fenger-Krog ersätta Reuter hans kostnader å saken vid Rådstufvurätten med 300 kronor.

Assessoren *Lejman* fann ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom samt förpligtade Reuter att med 52 kronor godtgöra Fenger-Krog hans kostnader å saken i Hofrätten.

Fenger-Krog fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t under yrkande om upphäfvande af Hofrättens och fastställelse å Rådstufvurättens dom.

Reuter bestred ändringssökandet.

Nedre Revisionen (hrr. *Berglöf* och *Öhman*) hemställde i underdånigt betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta Fenger-Krog att ersätta Reuters kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jemte domslösen.

T. f. Revisionssekreteraren *Sandberg* var skiljaktig och hemställde, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med upphäfvande af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens dom.

Saken föredrogs den 16 Mars 1905 i Högsta Domstolen, hvars flesta ledamöter Justitieråden *Carlson*, *Claëson*, *Hellström*, *Billing* och *Bohman* gillade den af t. f. Revisionssekreteraren Sandberg yttrade särskilda mening.

Justitieråden *Cassel* och *Quensel* biföllo det underdåniga betänkandet.

Kungl. Maj:ts dom utgafs den 11 April 1905.

31.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 17 Maj 1905.

Konsul Th. Schele i Halmstad som Hovedrheder for Barkskibet „la Gitana"
(Overretssagfører Welding)
mod
Aktieselskabet: „Portland Cementfabriken Danmark" hersteds.
(Overretssagfører A. Damm).

Den, som tager imod en Del af Ladningen, kan ikke overfor Bortfragteren nægte at tage imod Resten under Paaskud af, at Lasten ikke er kontraktsmæssig, men han maa betale Fragt af den hele Ladning, jfr. *Sjølovens §§ 154 til § 158.* Naar Skibets Fører er definitivt underrettet om, at der ikke vil blive modtaget mere af Lasten, er det hans Pligt selv at træffe de nødvendige Skridt til at skaffe sig af med Restladningen.

Den 8 December 1903 befragtede Firmaet Nielsen, Andersen & Co. i Newcastle det i Halmstad hjemmehørende Barkskib: „la Gitana", ført af Kaptajn Jonsson, til i Tyne Dok ved Shields at indtage en Ladning saakaldet „Kokes Ballast", som for en Fragt af 5 sh. 3 d. pr. Ton foruden £ 1 i Gratifikation til Kaptajnen skulde bringes til Aalborg og losses til Aktieselskabet „Portland Cementfabrik Danmark"s derværende Fabrik. Losningen skulde ske med mindst 35 Tons pr. Arbejdsdag, og for mulige Overliggedage skulde der betales £ 4 pr. Dag. Det den 14 December 1903 udstedte Konnossement lød paa, at der var indtaget 406 Tons 2 cwt., og at Fragten skulde betales af Ladningsmodtagerne. Det er givet, at disse, der ikke tidligere skulde have staaet i Forretningsforbindelse med Befragterne, havde bestilt en Ladning „Kokes Ballast" fra disse omtrent af den nævnte Størrelse til en Pris af 8 sh. 6 d. pr. Ton cif, og det maa derhos anses for oplyst, at Skibet indtog Ladningen i Tyne Dok fra 2 Kokesværker der med 248 Tons 12 cwt. fra det ene og 157 Tons 90 cwt. fra det andet.

Skibet, der afgik fra Tyne Dok den 17 December, ankom til Aalborg Fredag den 25 December Aften og fortøjede om Lørdagen ved den anviste Losseplads. Mandag den 28 December blev der losset fra Kl. 12 til 2 Eftermiddag og Tirsdag den 29 December fra Kl. 9 til 4 Eftermiddag. Efter at der derpaa Onsdag den 30 December var blevet losset med Afbrydelse til Kl. 12 Middag — der var indtil da losset i alt Fald ca. 38 Tons, maaske

ca. 50 à 60 Tons —, blev Losningen stoppet efter Ordre af Ladningsmodtagerne og forblev saa stoppet de følgende Dage, indtil Ladningsmodtagerne den 5 Januar 1904 lod Skibets Fører i det svenske Konsulat i Aalborg underrette om, at de ikke vilde modtage mere af Ladningen, men overlod den til Skibet, hvad dette lod besvare med, at det vilde forblive liggende losseklart.

Den saaledes indtraadte Standsning af Losningen hidrørte fra, at Ladningsmodtagerne, som ville have betinget sig, at „Kokes Ballasten" skulde være Kokesafharpning af god Kvalitet, fri for Snavs og andre Urenheder, vel strax ved Lugernes Aabning bleve opmærksomme paa, at Udseendet var daarligt, men som dog i Henhold til en paa telegrafisk Forespørgsel af 29 December modtagen beroligende Udtalelse fra Afskiberne: Nielsen, Andersen & Co. i Newcastle og endvidere i Henhold til en Udtalelse af Skibets Fører om, at Ladningen nok blev bedre, naar man kom længere ned, begyndte paa den omtalte Prøvelosning, derved allerede om Formiddagen den 30 December fik konstateret, at Ladningen for en stor Del bestod af udbrændte Slagger, Jord og Grus saa at ikke Halvdelen deraf var endog blot Fragten værd, hvorfor de endnu den 30 December pr. Telegram og Brev stillede Ladningen til Afskibernes Disposition med Tilføjende, at den og Skibet laa paa disses Bekostning, hvorom de tillige allerede den 31 December underrettede Skibets Fører. Ved et paa et kemisk Laboratorium i Aalborg foretaget Forsøg med en af den offentlige Vrager dersteds af Ladningen udtagen Prøve fandtes denne at indeholde 65 til 66 Askebestanddele og ved en sammesteds af 2 udmeldte Mænd foretagen Skønsforretning ansattes Varen kun til 4 sh. 3 d. pr. Ton (ɔ: Halvdelen af Købeprisen). Afskiberne fastholdt ikke desto mindre Varens Kontraktmæssighed og vægrede sig gentagende, senest den 6 Januar 1904, ved at træde i Forbindelse med Skipperen saavel med Hensyn til Fragt som til eventuelle Overliggedagspenge, som af Cementfabrikken foreslaaet, idet de henviste Fabrikken, der havde paabegyndt Losningen, til selv at afgøre Spørgsmaalet om Fragten og om Overliggedagspenge med Skibet.

Fra den 6 Januar 1904 blev der mellem Skibets Fører og Cementfabrikken ført Forhandlinger om den endnu ombordværende Restladning, som Fabrikken fremdeles ikke vilde modtage, hvorhos den vægrede sig ved at betale fuld Fragt for denne Del af Ladningen og nogensomhelst Overliggedagsgodtgørelse, medens Skibets Fører vedblivende gjorde Krav paa begge Dele, og den 16 Ja-

naar lykkedes det at opnaa en Ordning, hvorefter Restladningen blev losset hurtigst mulig fra den 19 til den 25 Januar Kl. 12 Middag, saaledes at Fabrikken indestod Skibets Fører for de af ham deponerede Told- og Havneafgifter samt andre Omkostninger, forsaavidt de ikke bleve dækkede ved Udbyttet af Auktion over det saaledes lossede, hvilken Auktion blev berammet til den 27 Januar, medens de iøvrigt hver forbeholdt sig deres Rettigheder. Den derpaa afholdte Auktion gav et saa ringe Nettoudbytte, at der, uagtet det under Hensyn til Varens Beskaffenhed lykkedes at opnaa en Nedsættelse af Tolden fra ca. Kr. 650,00 til ca. 70,00 Kr., dog fremkom et Underskud af 45 Kr. 59 Øre, som Cementfabrikken maatte dække.

Konsul Th. Schele i Halmstad har derefter i Henhold til Stævning af 20 April 1904 som Hovedrheder for Barkskibet „la Gitana" søgt Aktieselskabet „Portland Cementfabrikken Danmark", der har sit Hovedkontor her, ved dets administrerende Direktør: Grosserer Will Boas dømt til at betale i Fragt af hele den omhandlede Ladning £ 106.12.0, foruden £ 1 i Gratifikation samt for 13 Overliggedage (12 til 25 Januar 1904) i Godtgørelse à £ 4 £ 52, o: ialt £ 159.12.0 med Renter deraf 5 % fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger, derunder 26 Kr. 85 Øre ifølge 2 Translatørregninger. De Indstævnte have erklæret sig villige til for de af dem modtagne 38 Tons 2 cwt. at betale Fragt à 5 sh. 3 d. og den vedtagne Gratifikation med ialt £ 11, men uden Renter, da de forlængst have tilbudt dette Beløb, men iøvrigt have de paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Under Sagen er der ingen Uenighed om Beregningen af Fragtbeløbene eller af Overliggedagspengene, forsaavidt de overhovedet blive at betale. Det maa derhos blive uden al Betydning for Sagen, om den paagældende „Kokes Ballast" maatte have været mere eller mindre ukontraktmæssig, og det maa derhos ligeledes blive uden Betydning, om Skibets Fører maatte have udtalt, at Ladningen formentlig blev bedre, naar man kom længere ned, ligesom det overhovedet ikke kan antages, at der efter Aftale med Skibets Fører kun fandt en foreløbig Prøvelosning Sted af de 38 à 50 Tons, ligesom det ogsaa maatte blive uden Betydning, hvis de Indstævnte, som af dem anbragt, men af Skibets Fører benægtet, maatte senere have tilbudt at levere det saaledes lossede tilbage.

Idet Sølovens §§ 154 til 158 i det hele vilde være at bringe til Anvendelse, findes de Indstævnte ikke ved hen under Losningen at vægre sig ved at modtage Resten af Ladningen, der over

for Skibets Fører maatte betragtes og behandles som en Helhed og som saadan hæftende for hele Fragten, at have kunnet frigøre sig for en større eller mindre Del af denne, hvorved bemærkes, at de Indstævnte ikke med Føje have kunnet paaberaabe sig 2det Stykke af Sølovens § 158, som af dem sket, og de Indstævnte ville derfor blive at dømme til at betale de ovennævnte £ 106.12.0 & £ 1.0.0 = £ 107.12.0 fuldt ud dog kun med de paastaaede Renter af £ 96.12.0, da det maa anses for erkendt, at de £ 11 have været lovlig tilbudte i rette Tid.

Derimod findes der ikke at kunne tilkomme „la Gitana" nogen Overliggedagsgodtgørelse, da Skibets Fører i alt Fald senest den 5 Januar 1904 blev endelig underrettet om, at der ikke vilde blive modtaget mere af Ladningen og det da havde været Skibets Førers Pligt at gøre de fornødne Skridt, jfr. Sølovens §§ 156 og 157, til at søge at frigøre sig for Restladningen, under mulig fornødent Forbehold over for Modtageren, hvortil der maa antages at have været tilstrækkelig Tid inden Liggedagene udløb, men hvad han slet ikke gjorde.

Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Statskassens Ret vil være at forbeholde med Hensyn til Stempling af Certepartiet af 3 December 1903. Iøvrigt foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Aktieselskabet „Portland Cementfabrik Danmark" hersteds, bør til Sagsøgeren: Konsul Th. Schele i Halmstad som Hovedrheder for Barkskibet „la Gitana" betale £ 107.12.0 med Renter af £ 96.12.0 fra den 20 April 1904, til Betaling sker, men iøvrigt for deres Tiltale i Sagen frie at være. Dens Omkostninger hæves.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til Stempling af Certepartiet af 3 December 1903.

N. Madvig.

P. C. Bræstrup. *Hein.*

Hans Weien. *T. C. Rahlff.*

Indhold: 29. Landsoverretten i Viborg: Kaptajn C. E. Hansen i Lübeck som Fører af Dampskibet „Assistent" ktr. Kaptajn O. Møller af Donsø i Sverrig. — 30. Kungl. Maj:ts dom: Handlanden J. Fenger-Krog i Göteborg mot Handlanden Gustaf Reuter. — 31. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Konsul Th. Schele i Halmstad som Hovedrheder for Barkskibet „la Gitana" mod Aktieselskabet „Portland Cementfabriken Danmark", hersteds.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. II	Aargang VI	1905

32.

Norges Høiesteret, den 2 Mai 1905.

Bergens Dampskibsassuranceforening
(Advokat H. J. Blom).

mod

A/S „Fredheim"
(Advokat L. Hofgaard)

S/S „Fredheim" tager Skade i Workington Havn, og Assurandørerne nægter at betale Erstatning, fordi Befragtning til denne Havn af et saadant Fartøi formentlig maatte anses uforsvarlig. Assurandørerne dømmes imidlertid til at betale Erstatning, idet Retten anser det bevist, at Skaden var foraarsaget ved, at Skibet havde hvilet paa en Sten eller anden haard Gjenstand, hvorhos Workington er en Havn, der regelmæssig og uden Uheld befares af Skibe, hvis Drægtighed og Dybgaaende er endog betragtelig større end „Fredheim"s.

I nærværende Sag er ved Bergens Sjørets Dom af 4 Marts 1904 saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Bergens Dampskibsassuranceforening, bør til Citantskabet, Aktieselskabet „Fredheim" betale de paasøgte Kr.

3 207,98 med 4 af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 16 August 1903 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes o.s.v."

Denne Dom er af Assuranceforeningen indanket for Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Assuranceforeningen har paastaaet sig frifundet og tilkjendt Sagsomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Aktieselskabet har paastaaet Sjøretsdommen stadfæstet og sig tilkjendt Omkostninger for begge Retter.

Sagens nærmere Omstændigheder vil erfares af Sjøretsdommens Præmisser.

Høiesteret kommer til samme Resultat som Sjøretten og kan i alt Væsentligt tiltræde dens Begrundelse, forsaavidt Appellanten har paaberaabt sig en af Høiesteret under 20 Juli 1904 afsagt Dom indtaget i Retstidende s. A. P. 723 ff. bemærkes, at det i nærværende Sag i Modsætning til hin Sag findes tilstrækkelig godtgjort, at Skaden hidrører fra, at Skibet laa i Grunden.

Procesomkostningerne for Høiesteret findes Assuranceforeningen at burde tilsvare.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Bergens Dampskibsassuranceforening til Aktieselskabet „Fredheim" 300 — tre Hundrede — Kroner.

Sjørettens Dom er saalydende:

Aktieselskabet „Fredheim" har anlagt nærværende Søgsmaal mod Bergens Dampskibsassuranceforening i Henhold til Sjøretsstævning af 3 Juni 1903, hvoraf hidsættes følgende:

„Bergens Dampskibsassuranceforening har ved Police Nr. 601 forsikret for Aktieselskabet „Fredheim" i Tønsberg paa Dampskibet „Fredheim" $^1/_8$ mod Havari. 28 Februar d. A. led Skibet Skade ved Grundliggen i Workington. Havariet er dispacheret af Dispachør Konst. Herlofson, der har beregnet Kaskoassurandørernes Ansvar til Kr. 9 623,93, hvoraf altsaa falder paa Bergens Dampskibsassuranceforening $^1/_8$ med Kr. 3 207,98".

Citantskabets Paastand gaar ud paa, at Indstævnte tilpligtes at betale de nævnte Kr. 3 207,98 med 4 % Renter fra 16 August 1903, og Sagens Omkostninger.

Indstævnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Der er ikke fra Indstævntes Side fremsat nogen Indsigelse mod Dispachens enkelte Poster. Derimod gjør Indstævnte gjældende, at der in casu

ikke foreligger nogen af de i Norsk Sjøforsikringsplan § 42 angivne Sjøulykker, for hvilke Assurandørerne er ansvarlige. At fragte et Skib som „Fredheim" til Workington med saa tung Last, som det indehavde (Jernmalm) maa, heder det, naar Hensyn tages til de der raadende Dybdeforhold og den store Forskjel mellem Ebbe og Flod, som var eller ialfald burde være Rederiet bekjendt, karakteriseres som en saa ekstraordinær og risikabel Foranstaltning, at de direkte Følger deraf, naar de medfører Tab og Skade for Rederiet, ikke kan væltes over paa Assurancen. I Forsikringsplanens § 43,1 bestemmes, at Assurandøren ikke svarer for nogensomhelst Skade, som den Forsikrede selv er Skyld i, og det kan, mener Indstævnte, ikke benægtes, at det er ved de af Rederiet trufne Dispositioner for Befragtning af Skibet, at Skaden er forvoldt.

Angaaende den paagjældende Skade indeholder den for Konsulen i Barrow-in-Furness optagne Sjøforklaring, at Skibet den 28 Februar 1903 ankom til Workington, hvor det fortøiedes paa den af Havnemesteren anviste Plads. Kl. 5 Eftermiddag, da Ebben indtraadte, lagde Skibet sig i Grunden. Kort efter viste der sig midtskibs betydelig Begivning i Dækket, hvorhos Wincherørene og Spylerørene brækkedes. Flere Plader i Agterdækket, aabnedes og løsnedes.

Der er ikke under Sagen tilveiebragt nogen Oplysning, som gjør det antageligt, at Skaden er at tilskrive Lastens Tyngde. Det fremholdes fra Citantskabets Side, at Skaden maa være foraarsaget ved at Skibet er kommet til at hvile paa en eller anden haard Gjenstand, Sten eller lignende i Grunden. Nogen speciel Oplysning om dette Punkt er ikke tilveiebragt, men Retten finder at maatte gaa ud fra, at enten en Ujevnhed i Bunden eller en eller anden paa Bunden liggende haard Gjenstand har bevirket Skaden.

Retten antager, efter hvad saaledes foreligger, at Spørgsmaalet om Rederiets Ansvar in casu vil afhænge af, hvorvidt Workingtons Havn kan ansees for at være af den Beskaffenhed, at det maa karaktiseres som en Uforsigtighed fra Rederiets eller Maanedsbefragterens Side at lade et Skib af „Fredheim"s Størrelse og Dybgaaende anløbe den med en Last af heromhandlede Beskaffenhed. Efter de af Citantskabet tilveiebragte Oplysninger kan dette ikke antages. Det er nemlig gjennem en Række Erklæringer oplyst, at Workington Havn regelmæssig og uden Uheld befares af Skibe, hvis Drægtighed og Dybgaaende er endog betragtelig større end „Fredheim"s og med samme Last, som „Fredheim" ved heromhandlede Leilighed havde inde. Hertil kommer, at Workington ifølge den af Citantskabet fremlagte trykte Tabel for Seilskibe (Dok. 30) sees at være betegnet med Litr. a hvad Havnens Beskaffenhed angaar, hvilket er oplyst at betyde god Havn i Modsætning til b, der betyder mindre god og c, der betyder slet Havn, samt at det ifølge samme Tabel tilladte Dybgaaende i nævnte Havn er mellem 15 og 16 norske Fod, medens det er oplyst, at „Fredheim"s Dybgaaende udgjør 15′ — 2,6″ agter, 14′ 11,7″ midtskibs og 14′8,7″ forud. Efter dette findes det ikke at kunne karakteriseres som nogen Uforsigtighed fra Rederiets Side at have ladet Skibet befare heromhandlede Havn.

Naar Indstævnte videre har paaberaabt sig Forsikringsplanens § 77 Litr. 2, der siger, at ingen Erstatning finder Sted for Jernskibes Skrog, naar der opstaar en Del nærmere angivne Skader „uden at Stødning eller Paaseiling har fundet Sted, eller naar Skaden ikke er bevirket ved Is", findes Citantskabet at maatte gives Medhold i, at „Stødning" i den nævnte Bestemmelse maa opfattes som staaende i Modsætning til Skade i aaben Sjø, og at det forelig-

gende Tilfælde maa blive at henføre under førstnævnte Art af Skader — i hvilken Forbindelse skal bemærkes, at det er paa det Rene, at Indstævnte i Lighed med andre Assurandører har vedtaget Erstatningsansvar for hændelig Skade, som maatte ramme Skibe, medens de under Losning og Lastning for kortere eller længere Tid er nødt til at ligge paa Grund i Havne, hvor Regelen „always afloat" ikke lader sig opretholde.

I Henhold til Foranførte vil Indstævnte blive tilpligtet at betale det paasøgte Beløb, dog efter Omstændighederne med Ophævelse af Sagens Omkostninger".

Ludvig Dahl.

L. W. Hansen. *Andr. Olsen.*

33.

Christiania Sjøret, den 15 Mai 1905.

Bark „Grane"s Rederi
(Advokat Carl Lundh)
mod
Sjøforsikrings-Aktiebolaget „Ocean"
(Advokat G. Blom).

Udtrykket „Udbyttet" i *Sjøfartslovens § 199* antages at gjælde det ved et Underhaandssalg af Vraget opnaaede Udbytte, uden Hensyn til at dette er større end den Værdi, hvortil Vraget var ansat ved lovlig Taxt.

Den 4 September 1903 afgik Bark „Grane" af Kragerø fra Stathelle bestemt til Boston med en Ladning bestaaende af Kulskarp, Minetømmer og Props. Den 9 September blæste en Stormkuling af S.S.V. og S.V., men Kl. 12 Middag sprang Vinden pludselig om til N.V. med Regnbyger og tiltog den til Orkan. Mellem Kl. 2 og 3 Eftermiddag blev efter Beslutning i Skibsraad Storriggen kappet for at lette Fartøiet, som da laa kantret over til Styrbord saa meget, at Vandet stod midt paa Dækket og langt op paa Husene. Da Storriggen var kappet, gik Masten og Riggen overbord, hvorved Skibet lidt efter lidt lettede endel. Under Uveiret var endel af Dækslasten dels skyllet dels kastet overbord, ligesom ogsaa Skibets Skrog led adskillig Skade.

Den 13 September kom Skibet ind til Kragerø som Nødhavn. Den 14 September afholdtes Sjøretsbesigtelse, hvor Retten efter Besigtelse af Skibet erklærede, at Ladningen uopholdelig burde udlosses. Besigtelsen kontinueredes den 28 September, hvor Retten udtalte, „at den Skade, Skibet havde lidt under Stormen den 9 ds., var saa betydelig, idet der overalt viste sig Begivninger, ligesom Skibet saaat sige havde mistet sin hele Rig, at Reparation hverken vilde være tilraadelig eller forsvarlig. Man mente nemlig, at Reparationen vilde blive saa uforholdsmæssig dyr, at Skibet i repareret Stand ikke vilde blive værd saa meget som Reparationens Kostende". Skibet i skadelidt Stand taxeredes til Kr. 1 750,00. Samtidig afgav Retten Taxt over det opofrede og de ved samme forvoldte Beskadigelser, og ansattes dette til et Beløb af Kr. 7 125,00.

Den 31 Oktober 1903 afholdtes efter Forlangende af Ladningsassurandøren Sjøforsikrings-Aktiebolaget „Ocean" en Taxtforretning, hvor Retten udtalte, „at Bark „Grane" ved Ankomsten hid til Kragerø 13 September d. A., i Tilfælde den under Stormen i Nordsjøen kappede Rig ikke havde været kappet, vilde havt en Værdi af Kr. 4 500,00".

Den 5 November 1903 afholdtes, ligeledes efter Forlangende af Ladningsassurandøren en Overtaxtforretning, hvor Sjøretten afgav følgende Skjøn:

„1) „Grane" var i saaledes beskadiget Stand, som den indkom til Kragerø i September, værd 2000 — to Tusen Kroner —. Mændene bemærker, at de ved Fastsættelsen af denne Sum har taget Hensyn ikke bare til det Tab, Skuden led ved Kapningen af *selve Storriggen,* men ogsaa til den Skade, som Skibet forøvrigt led ved denne Kapning".

„2) „Grane" antages under Hensyntagen til den Skade, som Skibet utvivlsomt maa have lidt, før Riggen blev kappet, i Kapningsøieblikket at have havt en Værdi af Kr. 4500 — fire Tusen fem Hundrede — Kroner".

Der opnaaedes imidlertid ikke Enighed om, hvorledes Ladningens Bidrag til Fælleshavariet skulde opgjøres. Ifølge en af Dispachør Carl Hansen under 11 November 1903 udarbeidet Dispache faldt der paa Ladningen et Beløb af Kr. 1 495,11, medens Beløbet ifølge en af Dispachør Konstantin Herlofson under 1 December 1903 udarbeidet Dispache androg til Kr. 2 507,23. (I begge Summer er forøvrigt indbefattet Distancefragt med Kr. 382,11 — om denne er der under Sagen ingen Tvist).

Ved Sjøretsstævning berammet 27 Februar 1904 har nu Bark „Grane"s Rederi anlagt nærværende Sag mod Ladningsassurandøren, Sjøforsikrings-Aktiebolaget „Ocean" ved dets Generalagenter for Norge, Herrer Ullman & Bronn, og har — efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling — nedlagt saadan Paastand:

„At „Grane"s Havari bliver at opgjøre efter Dispachør Herlofsons Dispache, og at Indstævnte, Sjøforsikrings-Aktiebolaget „Ocean" ved dets Generalagenter for Norge, Herrer Ullman & Bronn, tilpligtes til „Grane"s Rederi at betale Kr. 2 507,23 med Renter deraf, beregnede efter Forsikringsvilkaarene (subsidiært fra Berammelsen) og Sagens Omkostninger". —

Indstævnte har nedlagt saadan Paastand:

1. „At Indstævnte frifindes for Citantskabets Tiltale mod at betale til Citantskabet Kr. 1 495,11 (uden Renter) overensstemmende med den af Hr. Dispachør Hansen opgjorte Dispache af 11 November f. A. (ɔ: 1903)".

2. „At Indstævnte hos Citantskabet tilkjendes Sagens Omkostninger".

Angaaende Ladningens Værdi og Distancefragten er der ingen Dissens. Derimod er der Tvist, dels om Størrelsen af det Beløb, som i Havariberegningen skal godtgjøres Rederiet for Skade paa Skibet, dels Ansættelsen af Skibets Kontributionsværdi.

Det bemærkes foreløbig, at Skibet allerede før Overtaxten var bleven solgt for Kr. 3 500,00, en Oplysning, der ved Overtaxten forelagdes Overskjønsmændene, samt at Overskjønsmændene i en Tillægserklæring af 30 November 1903 har udtalt, at efter Overskjønsmændenes Opfatning maatte de to Taxtansættelser Kr. 4 500,00 og Kr. 2 000,00 (henholdsvis paa Skibet i Opofrelsesøieblikket og i skadelidt Stand ved Ankomst til Kragerø) staa i en saadan indre Forbindelse, at Differencen mellem dem: Kr. 2 500,00 var lig Værdien af den gjorte Opofrelse indbefattende de Skader som Kapningen — foruden den ofrede Storrig — havde medført paa Skrog og Rig forøvrigt.

Fra Indstævntes Side er det fremholdt, at det først og fremst maa afgjøres, om Skibet efter Fælleshavariet har lidt anden Skade, som kan betragtes som *partikulært* Havari. (I Hansens Dispache er som partikulært Havari anført et Beløb af Kr. 100,00). Citantskabet har bestridt, at der foreligger nogen Grund til at antage Tilstedeværelsen af noget partikulært Havari. Heri maa Retten ogsaa give Citantskabet Medhold, idet der mangler ethvert faktisk Materiale, som Retten i denne Henseende kunde bygge paa. Heller ikke de under Besigtelsesforretningerne i Kragerø afgivne Skjøn og Overskjøn indeholder nogen Støtte for Indstævntes heromhandlede Paastand.

Da Skibet under Besigtelsesforretningen den 28 September 1903 erklæredes for uistandsætteligt, antages Sjøfartslovens § 199 at være direkte anvendelig paa Tilfældet. Ved Anvendelsen af denne Bestemmelse maa Skibets Værdi i Opofrelsesøieblikket overensstemmende med de refererede Sjøretsskjøn ansættes til Kr. 4 500,00.

I dette Beløb skal derefter komme til Fradrag „Udbyttet af hvad der maatte værre reddet". Indstævnte hævder, at dette Udtryk maa opføres med det faktisk opnaaede Salgsudbytte Kr. 3 500,00. Citantskabet paastaar derimod, at dette Udbytte efter

Loven alene er tænkt fundet *enten ved* lovligt Skjøn *eller ved* offentlig Auktion, medens et Underhaandssalg, saaledes som det in casu omhandlede, maa være Havariopgjøret uvedkommende.

Retten finder dog her at maatte give Indstævnte Medhold. Naar Loven bruger Udtrykket „Udbytte", viser den, at Skjønsbeløbet her ikke er det endelig afgjørende. Det sædvanlige vil vistnok være, at Salget finder Sted ved offentlig Auktion, naar nogen af de Interesserede ikke accepterer Skjønsbeløbet og derfor forlanger Salg. Sjøfartslovens Motiver (Pag. 250) forudsætter da ogsaa, at enhver Interesseret maa kunne *forlange* Auktion afholdt. Men dette kan ikke medføre en Ret for Rederiet til at forlange et af dette istandbragt Underhaandssalg sat ud af Betragtning, naar Ladningseieren forlanger dette lagt til Grund. En saadan Begrændsning ligger ganske udenfor Lovstedets Ord, og man savner da formentlig enhver Hjemmel for at opstille den.

Efter Rettens Opfatning maa Citantskabet derfor finde sig i, at det indvundne Salgsudbytte Kr. 3 500,00 kommer til Fradrag i Skibets antagne Værdi i Opofrelsesøieblikket. Differencen Kr. 1 000,00 bliver saaledes det Beløb, som i Havariopgjøret skal godtgjøres for Skade paa Skibet.

Efter Sjøfartslovens § 207 bliver Skibets Bidragsværdi efter dette at beregne saaledes:

1. Den Værdi, hvortil Skibet taxeredes ved Skjønnet, (idet § 27 ikke har nogen til § 199 svarende Regel om, at „Udbyttet" skal komme i Betragtning) ..... Kr. 2 000,00.
2. Det ovenfor fundne Erstatningsbeløb ..... „ 1 000,00.

Tilsammen Kr. 3 000 00.

Naar man i Dispachør Herlofsons Dispache indsætter Kr. 1 000,00 istedetfor det af ham anførte Kr. 2 500,00, andrager Fælleshavariet til et samlet Beløb af Kr. 2 053,74. Naar Skibets Bidragsværdi ansættes til Kr. 3 000,00 skal Fælleshavariet følgelig fordeles paa Kr. 10 169,00, hvorefter der paa Ladningen falder

$$\frac{2\,053{,}74 \times 6\,978}{10\,169{,}00} \quad \text{..... Kr. 1 409,28.}$$

Hertil kommer Distancefragten ..... „ 382,11.

Indstævntes samlede Ansvar udgjør følgelig .... Kr. 1 791,39,

som Citantskabet vil blive tilkjendt med vanlige Procesrenter fra Berammelsen, idet bemærkes, at der ikke foreligger nogen Hjemmel for Citantskabets Paastand om videregaaende Rentepligt.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Sjøforsikrings-Aktiebolaget „Ocean“ ved dets Generalagenter for Norge, Herrer Ullman & Bronn, bør til Citantskabet Bark „Grane“s Rederi betale Kr. 1 791,31 — et Tusen syv Hundrede niti en — Kroner treti ni — Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 27 Februar 1904, til Betaling sker, men bør forøvrigt for Citantskabets Tiltale i nærværende Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

11—5—1905.

M. C. Backer,
kst.

Enig med Hr. Formanden.

13—5—1905.

Anton Poulsson.

Ligesaa, dog ikke uden Tvivl angaaende den for Skibet ansatte Bidragsværdi, om ikke Salgsprovenuet ogsaa her skulde komme i Anvendelse.

15—5—1905.

H. F. Schetelig.

34.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 10 Mai 1905.

Firmaet Jansen & Co. som Befuldmægtigede for Skonnerten „Uto"s Rhederi og Assurandører

(Overretssagfører J. Kondrup)

mod

Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise

(Overretssagfører A. Damm).

Bestemmelsen i *Sølovens § 227* om Rettens Nedsættelse af Bjergeløn kan ikke anvendes, naar Bjergelønnen efter endt Bjergning er udbetalt.

Efter at Skonnerten „Uto" af Lillesand den 30 Juli f. A. var grundstødt ved Tunø, blev der den følgende Dag mellem Skonnertens Fører, Kaptajn K. Pedersen og Føreren af den de Indstævnte: Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise tilhørende Bjærgningsdamper „Hertha", der var kommen tilstede paa Strandingsstedet, afsluttet en Bjærgningskontrakt, hvorefter det overdroges de Indstævnte at bjærge „Uto", der var ballastet og føre den til Kallundborg mod en Bjærgeløn af 1500 Kr. „Uto" blev derpaa ved „Hertha"s Hjælp bragt flot og bugseret til Kallundborg, hvortil den ankom den 1 August. Da der kun var sket ringe Skade, var „Uto" allerede den 2 August igen klar til Afgang, men der skulde forinden træffes Foranstaltning til Bjærgelønnens Betaling eller Sikkerhedsstillelse for denne. Kaptajn Pedersen havde derfor sat sig i Forbindelse med Skonnertens Rhederi i Norge, og der var ved Rhederiets Foranstaltning indgaaet en telegrafisk Ordre til Landmandsbankens Afdeling i Kallundborg om at garantere eller betale Kaptajn Pedersen indtil 1500 Kr. i Anledning af Havari. Kaptajn Pedersen og Mægler Omøe af Kallundborg som Repræsentant for de Indstævnte indfandt sig saa i Bankafdelingen, hvor der mod Kvittering af Pedersen blev ud-

betalt 1500 Kr. direkte til Omøe, som afleverede Bjærgningskontrakten med paategnet Kvittering til Pedersen.

Under nærværende Sag have nu Sagsøgerne, Firmaet Jansen & Co. som Befuldmægtigede for „Uto"s Rhederi og Assurandører, gjort gældende, at den ved nævnte Kontrakt fastsatte Bjærgeløn betydeligt overstiger, hvad der er passende, i hvilken Henseende Sagsøgerne have henvist til, at „Uto" ved en i Risør den 11 August f. A. afholdt retlig Taxation blev ansat til en Værdi af 2110 Kr. Sagsøgerne paastaa derfor, at den vedtagne Bjærgeløn i Medfør af Sølovens § 227 nedsættes i alt Fald til $^1/_8$ af det bjærgedes Værdi eller 703 Kr. 33 Øre, saaledes at de Indstævnte tilpligtes at tilbagebetale mindst 796 Kr. 67 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 31 August f. A. De Indstævnte paastaa sig frifundne, idet de, som iøvrigt nægte, at Bjærgelønnen betydeligt overstiger det passende, og at det bjærgedes Værdi kun er 2110 Kr., i første Række bestride, at Sølovens § 227 er anvendelig.

Sagsøgerne have ikke oplyst nogen Omstændighed, der kan svække Betydningen af den den 2 August f. A. i Bankafdelingen i Kallundborg stedfundne Betaling af Bjærgelønnen, og det kan navnlig i saa Henseende ikke komme i Betragtning om Kaptajn Pedersen — hvad der er anført fra Sagsøgernes Side, men ikke tilstrækkelig bevist — ved denne Leilighed udtalte, at han alene vilde stille Garanti for Bjærgelønnen, og kun fandt sig i, at denne blev betalt, fordi han følte sig som den underlegne over for Mægler Omøe.

Da nu Betalingen af Bjærgelønnen, der maa ansees at indbefatte en Stadfæstelse af den trufne Overenskomst om dennes Størrelse, foregik paa en Tid, da ingen Nødstilstand forelaa, og da Sølovens § 227 derhos kun afgiver udtrykkelig Hjemmel for Nedsættelse af Bjærgeløn, der skal betales, og ikke for Nedsættelse af betalt Bjærgeløn, maa der gives de Indstævnte Medhold i, at Lovbestemmelsen ikke kan bringes i Anvendelse i det foreliggende Tilfælde. De Indstævnte ville derfor være at frifinde, uden at der kan blive Anledning til at komme ind paa, hvad de iøvrigt have anført.

Sagens Omkostninger, som begge Parter paastaa sig tilkendt, findes Sagsøgerne efter Omstændighederne at burde tilsvare de Indstævnte med 80 Kr.

Under Sagen foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise, bør for Tiltale af Sagsøgerne: Firmaet Jansen & Co., som Befuldmægtigede for Skonnerten „Uto"s Rhederi og Assurandører, i denne Sag frie at være.

Sagens Omkostninger bør Sagsøgerne betale de Indstævnte med 80 Kr., der udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

35.

Christiania Sjøret, den 15 Mai 1905.

Nord-deutsche Versicherungs-Gesellschaft
(Overretssagfører Ameln ved Advokat H. J. Blom)

mod

A/S Glanwern
(Advokat G. Blom).

Et Rederi ansees ansvarligt for Tab af nogle Tønder Rogn, som oprindelig var anbragt i Rummet, men som Kapteinen i en Mellemhavn havde anbragt paa Dæk, fordi de viste sig at være lække, hvilket skulde nødvendiggjøre deres Anbringelse paa Dæk dels af Hensyn til Rognens Bevarelse dels af Hensyn til den øvrige Rumslast. Efter *Sjøfartslovens § 41* burde Kapteinen ladet afholde lovlig Besigtelse og efter *§ 57* skulde han have indhentet Ladningseiernes Ordre, men begge Dele havde han forsømt.

Den 13 November 1903 indtog S/S „Glanwern" i Bergen for Herr Carl Konow sammesteds 50 Tønder Rogn destinerede for Vigo. Dampskibet ankom til Bilbao den 22 November 1903. Her blev Rogntønderne sat paa Dækket, da de ved Aabning af Lugerne viste sig at være lække. Den 27 November s. A. afgik Dampskibet fra Bilbao. Reisen fra dette Sted til Skibets næste Anløbssted Santander tager under normale Veirforhold alene en Tid af 4 à 5 Timer. Dampskibet mødte imidlertid overhændigt Veir, hvorfor det først ankom til Santander den 1 December. Under denne Reise gik ogsaa Rogntønderne, der som nævnt var anbragt paa Dækket, overbord.

De af Carl Konow afskibede Rogntønder var forsikrede i Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft, der har erstattet Partiet (kfr. Sjøforsikringsplanens § 92, sidste Passus) og som derpaa i Henhold til Overdragelseserklæring fra Forsikrede af 17 Februar 1904 ved

Sjøretsstævning berammet 22 Februar 1904 har anlagt nærværende Sag mod Dampskibets Rederi, Aktieselskabet Glanwern, ved dets Bestyrer Hr. Otto Thoresen og har paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale Rognpartiets Værdi Kr. 4 300,00 og Procesomkostninger Kr. 21,59, tilsammen Kr. 4 321,59 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Forligsmægling er af Retten forgjæves anstillet.

Det er paa det Rene, at Dampskibet efter Fragtkontrakten pligtede at føre Rognpartiet i Rummet (kfr. Sjøfartslovens § 117), og fra Bergen til Bilbao var Partiet ogsaa anbragt i Lasterum No. 1. Dampskibets Fører handlede følgelig i Strid med Fragtkontrakten ved i Bilbao at anbringe Partiet paa Dækket. Det er klart, at Føreren maa have Ansvaret for denne Handling, medmindre der foreligger særlige Omstændigheder, som berettigede samme. I saa Henseende fremholder Indstævnte den allerede nævnte Omstændighed, at Rogntønderne var blevne lække under Reisen til Bilbao. I Journaluddraget staar der vistnok herom alene, at Rogntønderne blev sat paa Dæk for ikke at faa ødelagt den Klipfisk, som ligeledes var anbragt i Lasterum Nr. 1. Men under Sagen er dette nærmere forklaret derhen, at Anbringelsen paa Dækket først og fremst var nødvendig af Hensyn til Rogntønderne selv, idet disse paa Grund af Lækagen vilde have taget Skade af at forblive liggende i Rummet, medens de paa Dækket kunde stilles paa Ende og alligevel staa forholdsvis trygt. Indstævnte har herfor paaberaabt sig Forklaringer fra 1ste, 2den og 3die Kontravidner, d: Skibets Fører, 1ste og 2den Styrmand, af hvilke dog Skibsføreren paa Grund af sin Stilling ikke er bleven edfæstet. Paa Basis heraf fremholder Indstævnte, at der faktisk alene var Valget mellem enten at bringe Rognpartiet iland som havareret eller at anbringe det paa Dæk som skeet, samt at Skibsføreren handlede korrekt og med Skjønsomhed ved at vælge den sidstnævnte Fremgangsmaade. Derhos fremholder Indstævnte, at Skibsføreren ved at træffe dette Valg optraadte som Ladningseierens Repræsentant, og at der af denne Grund ikke under nogen Omstændighed kan blive Spørgsmaal om Ansvar for Skibet.

Paa den anden Side foreligger der en Erklæring fra Hr. Carl Konow og fra fire andre Exportører, hvilken Erklæring gaar

ud paa, at den omhandlede Lækage under de forhaandenværende Omstændigheder efter Underskrivernes Formening ikke kunde have nogen menlig Indflydelse paa Varens Beskaffenhed samt at det ikke havde været nødvendigt at anbringe Tønderne paa Dæk af den Grund.

Retten kan ikke finde, at en Skibsfører udenfor Nødstilfælde kan være berettiget til paa egen Haand at anbringe paa Dæk Varer, som efter Fragtkontrakten skal føres i Rummet, en Foranstaltning, som jo vil kunne have indgribende Betydning saavel for Ladningseierens Risiko som for hans Stilling i Havaritilfælde. Efter Sjøfartslovens § 41 skal Skibsføreren i saadanne Tilfælde lade afholde lovlig Besigtelses- og Skjønsforretning og efter Sjøfartslovens § 57 skal han derhos, naar han vil træffe nogen særlig Foranstaltning for Ladningseierens Regning, indhente Ordre fra denne. Begge disse Regler har Skibsføreren in casu tilsidesat, uagtet der var fuld Anledning til at holde sig dem efterrettelig (kfr. Skibets forholdsvis lange Ophold i Bilbao). Skibsføreren maa da selv have Risikoen, naar Foranstaltningen viser sig at medføre Tab, og det kan ikke være tilstrækkelig til at vælte Risikoen over paa Ladningseieren, at Skibsføreren selv mente at handle paa bedste Maade og præsumptivt handlede i bedste Hensigt.

At *Skibet* maa hæfte for Skibsførerens Handlemaade, kan ikke være tvivlsomt. Et andet Spørgsmaal kunde det være, om der paahvilede *Rederiet* personligt Ansvar, men dette sidste Spørgsmaal foreligger udenfor Proceduren.

Da Citantskabet gjør Ladningseierens Krav gjældende, samt da der ikke er fremsat nogen speciel Indsigelse mod Paastandsbeløbets Størrelse, vil Citantskabets Paastand være at tage tilfølge, idet Sagsomkostningerne billiges med Kr. 150,00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Aktieselskabet Glanwern, ved dets Bestyrer Otto Thoresen, bør til Citantskabet, Nord-deutsche Versicherungs-Gesellschaft, ved dets Generalagent for det vesten- og nordenfjeldske Norge, Theodor Ameln, betale det paasøgte Beløb Kr. 4 321,59 — fire Tusinde tre Hundrede toti en Kroner femti ni Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra

den 22 Februar 1904, til Betaling sker, samt 150 — et Hundrede og femti — Kroner i Sagsomkostninger.

Det idømte at udredes inden 15 — femten — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

6—5—1905.

M. C. Backer,
kst.

9—5—1905. *W. P. Lorentzen.*

10—5—1905. *H. F. Schetelig.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 32. Norges Høiesteret: Bergens Dampskibsselskab mod A/S „Fredheim". 33. Christiania Sjørets Bark „Grane"s Rederi mod Sjøforsikringsaktiebolaget „Ocean". 34. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Firmaet Jansen & Co. som Befuldmægtigede for Skonnerten „Uto"s Rhederi og Assurandører mod Em. Zvitzers Bjærgningsentreprise. 35. Christiania Sjørets Nord-deutsche Versicherungs-Gesellschaft mod A/S Glanwern.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 12	Aargang VI	1905

36.

Norges Høiesteret, den 28 April 1905.

Dampskibet „Glitra"s Rederi
(Kaptein, Overretssagfører Eivind Eckbo til Prøve)
mod
Bergens Dampskibsassuranceforening
(Advokat H. J. Blom).

Ved Afseilingen fra Demerara tog S/S „Glitra" Grunden men kom af igjen og vendte tilbage til Demerara, hvor det ved Besigtelse viste sig, at der var adskillig Skade paa Propel og Axel, uden at dog Besigtelsesmanden udtalte sig nærmere om Skadens Aarsag. Høiesteret dømmer Assurandørerne til at erstatte den saaledes forefundne Skade, idet Bevis, for at Skaden faldt ind under Assurandørernes Ansvar, antages at være ført, saa vidt det var muligt under de foreliggende Omstændigheder, *jfr. den norske Sjøforsikringsplans § 103.* Derhos antages Forsømmelse af at iagttage Forskrifterne i *samme Plans § 75* ikke at kunne fritage Assurandørerne for Ansvar, idet de foreliggende Omstændigheder tydelig viste, at Skaden ikke var en umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del.

Derimod antages en langt senere konstateret Skade i de indre Maskindele ikke at falde under Assurandørernes Ansvar, da det fornødne Bevis med Hensyn til Skadens Oprindelse og Aarsag ikke var ført af Rederiet, som havde forsømt itide at lade Skaden tilbørlig besigtige.

Assessor *Roll:* I nærværende Sag anlagt af Dampskibet „Glitra"s Rederi mod Bergens Dampskibsassuranceforening til Indtale af Erstatning for Udgifter ved forskjellige Reparationer af Dampskibets Propel, Axel og Maskine, blev Foreningen ved Bergens Sjørets Dom af 6 Oktober 1903 frifundet, medens Processens Omkostninger ophævedes. Et Medlem af Sjøretten stemte dog for Erstatning af Udgifterne ved Reparation af Propel og Axel.

Sagen er nu indbragt for Høiesteret af Rederiet, der har nedlagt saadan Paastand:

At Indstævnte tilpligtes at betale Citantskabet *principalt:* Dollars 661.76 i denne Myntsort eller efter Kurs paa Betalingstiden og Kr. 2 362,33; *subsidiært:* Dollars 661.76 og Kr. 1 922,67, i begge Tilfælde med Rente fra 20 Marts 1902, indtil Betaling sker, samt Omkostninger.

Foreningen har nedlagt saadan Paastand om Stadfæstelse af Sjørettens Dom og Tilkjendelse af Omkostninger for Høiesteret.

Sagens nærmere Omstændigheder og hvad der forelaa af Oplysninger for Sjøretten, vil erfares af Præmisserne til Sjørettens Dom.

Efter Dommens Afsigelse er der indhentet endel yderligere Erklæringer fra Sagkyndige. Til Fordel for Rederiet foreligger navnlig Erklæringer fra Ingeniørerne Paasche og Lie, hvoraf den første er Formand i Tilsynskomiteen for Dampskibe og den anden Maskininspektør i det Bergenske Dampskibsselskab, fra Sekretær i Nordisk Skibsrederforening, Kaptein Falsen, samt fra Direktør ved Akers mekaniske Verksted, Gunder Swensen og Ingeniør Carl Conradi. Til Fordel for Foreningen er fremkommet en Erklæring fra Ingeniørerne Wilh. Sejersted og A. Harris-Andersen, der begge er Besigtelsesmænd for Norsk Veritas.

Jeg skal kortelig gjengive Hovedindholdet af de af disse Erklæringer, som jeg har fundet nærmere at burde fæste mig ved.

Ingeniørerne Lie og Paasche udtaler, at de med absolut Tryghed mener at kunne paastaa, at „Glitra" har taget Grund, og at det er under eget Forsøg med Maskinen at faa Skibet trukket ud af Mudderet, at Skaden er skeet. Videre udtaler de, at det ligger nær at antage, at Propellen under Arbeidet med af drage Skibet ud af Mudderet og af Grunden har stødt imod nogen fast Gjenstand, didtrukket af dens Sugning til sig af alt, der ligger løst i Grunden: sunkne vandtrukne Træstumper o. l., og at man godt kan tænke sig, at Mutteren, der holder Propellen fast til Axelen, idet Bladene støder an mod nogen saadan fast Gjenstand, har faaet et „Schock", saaat den paa den Maade er bleven sprængt. Inge-

niørerne Swensen og Conradi har erklæret, at de ikke kan finde anden rimelig Forklaring til Skadens Aarsag end den, som er fremholdt af Ingeniørerne Lie og Paasche, at de efter det oplyste mener, at al Tale om, at Befæstigelserne ikke var iorden, maa bortfalde af sig selv, og at det indtraadte Uheld derfor umulig har kunnet finde Sted uden under Paavirkning af ydre Vold. De anser det for Sagens Realitet ligegyldigt, hvori denne ydre Vold har bestaaet, men mener, at den mest sandsynlige Aarsag er den, som er fremholdt af Ingeniørerne Lie og Paasche. Videre udtaler de, at Besigtelsesmændenes Beskrivelse af Skaden er saa tydelig, at hvilkensomhelst anden sagkyndig Mand ligesaa godt som Besigtelsesmændene kan gjøre sine Formodninger, og at Sjøforklaringen tydelig viser, at ingen anden Aarsag end ydre Vold har bevirket Skaden, og ikke nogen Mangel eller Feil ved de beskadigede Fæstigheder for Propelleren.

Paa den anden Side har Ingeniørerne Sejersted og Harris-Andersen udtalt, at den af Rederiets Sagkyndige fremholdte Aarsag til Skaden synes dem i høieste Grad usandsynlig, ja næsten umulig, idet de bl. a. fremhæver, som aldeles umuligt at Propellerens Blade eller Blad har kunnet modstaa et saadant Tryk lokalt uden at brække eller vise Tegn paa ydre Vold, hvilket der ikke ifølge Besigtelsesforretningen er Tegn til. Videre betoner de, at det, fordi om Propellen og dens Fæstigheder var besigtiget i August 1900, ikke er udelukket, at Mutteren kunde have skjulte Feil eller Mangler, der vanskelig kunde sees ved Besigtigelsen. De finder de af Paasche og Lie samt Swensen og Conradi afgivne Erklæringer lidet gjennemtænkte, idet de bemærker for det første, at om det var saa, som disse Mænd antager, maatte der være hørt flere Stød af Propellen; for det andet, at et Propellerblad aldrig kan taale et saadant Schock mod nogen Gjenstand uden at brække, og for det tredje, at der ingen vandtrukne Træstumper er seet af Skibets Folk. Det synes for disse Erklæringsudstedere ikke tvivlsomt, at Mutteren maa have havt en eller anden Feil, for at den skulde kunne helt forsvinde og Propelleren komme agterover helt til Agterstævnen.

Med Sjøretten er jeg enig i, at den Indsigelse, Foreningen har hentet fra Skibets Dybtgaaende, ikke kan gives Medhold, og jeg kan forsaavidt henholde mig til, hvad Sjøretten har anført.

Jeg gaar dermed over til Foreningens Hovedindsigelse.

Som det sees, er der fremdeles den samme Strid mellem de Sagkyndige, som har udtalt sig efter Dommens Afsigelse, om Sammenhængen med Skaden, og Sagen staar forsaavidt væsentlig i

samme Stilling, hvori den stod for Sjøretten. Jeg kommer imidlertid til et andet Resultat end Sjørettens Majoritet. Efter den almindelige Sjøforsikringsplans § 103, kfr. Lovene for Bergens Dampskibsassuranceforening § 18.11, er det vistnok sikkert, at Rederiet har at føre Beviset for, at Skaden skyldes en Omstændighed, hvorfor Assuranceforeningen er ansvarlig. Men det forekommer mig, at dette Bevis maa siges at være ført saa stærkt og saa godt, som det under deslige Forhold kan føres. Det er paa det rene, at Dampskibet „Glitra" blev besigtiget af Lloyds i August Maaned 1900, altsaa kun 5 Maaneder før Ulykken skeede. Da fandtes Fartøiet at være i god Stand; særlig blev Propelaxlen undersøgt og fundet i god Orden ligesaavel som Bundventiler, Propellens Befæstigelse samt Propelhylsen. Og der er intet oplyst om, at der i Mellemtiden mellem Besigtigelsen i August 1900 og Begivenheden paa Demerara Bar er tilstødt Skibet eller nogen Del af samme noget, eller at man overhovedet i denne Tid har mærket nogen Skavank ved Propel eller Maskine. Naar da Skade pludselig opstaar paa Demarara Bar under de Omstændigheder, som Journaler og Sjøforklaring udviser, synes det vanskelig at kunne henføre Skadens Aarsag til andet end til udvortes Hindringer i Grund eller Farvand. Det kan naturligvis ikke kræves, at man med matematisk Nøiagtighed skal kunne paavise hvert Led i Kjeden mellem Aarsag og Virkning, og hvorledes Begivenheden i alle Enkeltheder har udviklet sig. Selv om der her er Plads for forskjellige Konjekturer om, hvorledes alt har gaaet for sig, saa bliver dog det tilbage, at Skaden er opstaaet paa en Tid, da Skibet netop havde været og antageligvis fremdeles var i Kontakt med Grunden. At en Grundstødning her foreligger og er den første Aarsag til Skaden, finder jeg maa ansees utvivlsomt. Det sees ogsaa at have været det dissenterende Sjøretsmedlems Opfatning, ligesom det har staaet som utvivlsomt for Ingeniørerne Lie, Paasche, Swensen og Conradi. Jeg mener, det fremgaar saavel af baade Skibsjournalen og Maskinjournalen som af Skipperens Forklaring den 20 Januar 1901 og af Lodsens Forklaring. Det er efter disse Oplysninger aldeles uomtvisteligt, at Skibet har stødt, og jeg maa forstaa Oplysningerne saa, at Skibet ikke var kommet af Grund, dengang det stærke Stød hørtes og Maskinen stoppede af sig selv. Efter saavel Skibsjournaluddraget som efter Lodsens Forklaring, kom Skibet først flot ud paa Eftermiddagen samme Dag. Ogsaa under Sjøforklaringen i Bergen den 5 Februar 1902 har Kapteinen erklæret sig sikker paa, at Aarsagen til Uheldet med Propelaxelen

var den, at Skibet gik i Grund, og de to Maskinister udtaler som sin bestemte Opfatning, at Skaden var foraarsaget ved Grundstødning. Selv om den Konjektur er rigtig, som Foreningens Sagkyndige holder paa, ophæver ikke dette, at den første og væsentlige Aarsag til Skaden er Grundstødningen. Skibet og dets forskjellige Dele blev naturligvis i upaaregnelig Grad anstrængt ved Forsøget paa at trække Skibet af Grunden, og det er formentlig ikke udelukket, at det, som Foreningens Sagkyndige mener er foregaaet, i Tilfælde i første Række er at tilskrive Omstændigheder, der berettiger Rederiet til at kræve Erstatning for den indtrufne Skade. Jeg har altsaa den Mening, at Rederiet har opfyldt den Bevisbyrde, som Planens § 103 og Foreningens Love § 18.11 paalægger det.

Men dernæst har man det Spørgsmaal, om ikke Rederiet ved at forsømme at iagttage, hvad der paabydes i Planens § 75, har forspildt sin Ret til Erstatning hos Assurandøren. § 75 bestemmer bl. a., at Skipperen eller Rederiet har at paase, at Besigtelsesmændene erklærer sig angaaende Skadens Oprindelse forsaavidt den kan skjønnes af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand, og at Skaden, naar dette ikke iagttages, kun er Gjenstand for Erstatning, naar de Omstændigheder, hvorunder den ifølge Sjøforklaringen er opstaaet, tydelig viser, at den ikke er en umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del.

Jeg skal lade dette staa hen, om dette Paabud med den Begrændsning, §'en selv har givet det, er overtraadt. Thi selv om det maatte være overtraadt, mener jeg dog, at deraf ikke følger, at Erstatningsretten er forspildt. Efter §'ens Lydende forspildes ikke Erstatningsretten, naar de Omstændigheder, hvorunder Skaden ifølge Sjøforklaringen er opstaaet, tydelig viser, at den ikke er en umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del. Og med Støtte i, hvad der af de Sagkyndige paa Rederiets Side er udtalt, finder jeg, at de Oplysninger, man har fra Sjøforklaring og Journaler, tydelig viser, at Skaden ikke er en umiddelbar Følge af saadanne Mangler eller Feil. Hvad §'en har ment med „umiddelbar Følge", kan maaske ikke være fuldstændig klart; men Sjøloven har i sin § 249 No. 2, hvor en nogenlunde tilsvarende Bestemmelse findes, kun ophævet Erstatningspligten for Skade, som *alene* er en Følge af Feil, og i Motiverne til denne § udtales det, at dette Udtryk: „alene en Følge af" er ensbetydende med Planens „umiddelbar Følge af". Og antages denne

Fortolkning, som unægtelig maa tillægges en ganske overordentlig Vægt, er det efter mit Skjøn klart, at i nærværende Tilfælde viser de foreliggende Oplysninger tydelig, at Skaden ikke er en umiddelbar Følge af skjulte Feil ved Mutteren.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at den Skade, som Propellen og Propelaxelen har lidt, maa blive at erstatte af Assuranceforeningen.

Anderledes stiller det sig med Hensyn til Maskinskaden. Angaaende denne er jeg enig med det dissenterende Medlem af Sjøretten, og jeg kan i alt væsentligt henholde mig til hans Begrundelse. Her har Rederiet begaaet en paatagelig Forsømmelse; det har undladt saavel under Besigtigelsen i Demerara som under Besigtigelsen i New-York at foranledige Maskineriet besigtiget. Om end dette, forsaavidt angaar Besigtigelsen i Demarara, kan finde sin Forklaring deri, at man da endnu ikke havde opdaget, at Maskinen havde lidt nogen synderlig Skade, uagtet det laa nær at forudsætte dette efter Stødets Voldsomhed og Maskinens Standsning af sig selv, saa maatte Rederiet, og dette bestyrkes af forskjellige Oplysninger under Sagen, inden Skibet ankom til New-York, være bleven fuldt paa det rene med, at Maskinen havde lidt Skade, og dog foranstaltede Rederiet i New-York ingensomhelst Besigtigelse af den; dette skeede først, da Skibet ankom til Bergen et helt Aar senere, og meget kan da i Mellemtiden være hændt. Det sees jo ogsaa, at Værksmesteren ved Bergens mekaniske Værksted ikke har kunnet udtale andet, end at Skaden paa Maskinen antagelig væsentlig skriver sig fra Begivenheden i Demerara; men det er jo fuldstændig uklart, hvor meget af Skaden hidrører fra denne Begivenhed og hvor meget fra senere Slid eller senere Begivenheder, og jeg mener, at Rederiet faar tilskrive sig selv, at Omfanget af den Skade, som Maskinen havde lidt i Demerara, ligger fuldstændig i det uklare.

Idet jeg saaledes mener, at Maskinskaden maa være Foreningen uvedkommende, bliver det mit Resultat, at af de Erstatningsposter, som findes opregnet i Sjøretsdommens Præmisser, bliver kun Litr. *a* og *b* at erstatte af Foreningen. Der kunde muligens ogsaa være Spørgsmaal om Litr. *e;* men dels staar denne Post for mig tvivlsom, og dels er den saa bagatelmæssig, at den ingen Rolle spiller.

Processens Omkostninger antager jeg efter Omstændighederne bør ophæves for begge Retter.

Konklusion:

Indstævnte, Bergens Dampskibsassuranceforening, bør til Appellanten, Dampskibet „Glitra"s Rederi, betale 661 — sex Hundrede og sexti en Dollars — 76 — sytti sex — Cents enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen, og 391 — tre Hundrede og niti en — Kroner 20 — tyve — Øre med 4 — fire — Procent i aarlig Rente af begge Beløb fra 20 Marts 1902, til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Jeg kommer med Sjørettens Majoritet til det Resultat, at Assuranceforeningen maa frifindes, fordi der ikke foreligger saadanne Oplysninger om Skadens Aarsag, som i Planens § 75 første Led er gjort til Betingelse for Erstatning i Tilfælde af, at det, saaledes som her, ikke er iagttaget ved Besigtelsesforretningen at erholde Mændenes Erklæring angaaende Skadens Oprindelse. Jeg kan i alt væsentligt tiltræde, hvad der af Sjørettens Majoritet herom er anført. Spørgsmaalet om Skadens Aarsag kan formentlig ikke siges at være bragt til større Klarhed ved de nye sagkyndige Erklæringer; jeg mener med Førstvoterende, at dette Spørgsmaal her ved Retten staar ligedan som ved Sjøretten. Og naar de Sagkyndige saaledes paa de Omstændigheder, hvorunder Skaden ifølge de foreliggende Oplysninger er opstaaet, kan bygge saa modsatte Resultater, som Tilfældet er her, saa kan den Betingelse, som § 75 første Led i Slutningen opstiller for Ret til Erstatning i Tilfælde, hvor Bestemmelsen om Erhvervelse af Besigtelsesmændenes Erklæring ikke er iagttaget, nemlig at Omstændighederne tydelig viser, at Skaden ikke er en umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del, vistnok ikke siges at være tilstede. Det maatte tydelig fremgaa af de oplyste Omstændigheder, at Katastrofen ikke kunde være forvoldt ved Feil eller Mangler ved Propellens Befæstigelser, og jeg kan altsaa ikke indse, at man har tilstrækkelig Føie til at antage saadant. Og kan man gaa ud fra som muligt, at det er en eller anden saadan Feil eller Mangel, som har været den umiddelbare Aarsag til Katastrofen, saa mener jeg, at det maa ansees ligefrem sagt i § 75 første Led, at den forvoldte Skade ikke er Gjenstand for Erstatning, og jeg mener ikke, at det kan gjøre nogen Forskjel, om man vil antage, at de forhaandenværende mindre heldige Forhold paa Baren har medvirket til Katastrofen.

Med Hensyn til Maskinskaden skal jeg bemærke, at det af Sjørettens Majoritet anførte for mig er tilstrækkelig Begrundelse; men jeg skal tilføie, at jeg ogsaa finder de af Førstvoterende fremholdte Betragtninger afgjørende mod Kravet paa Erstatning forsaavidt.

Procesomkostningerne mener jeg med Førstvoterende maa ophæves, idet jeg maa erkjende, at Sagen er meget tvivlsom.

Da jeg efter den passerede Konferance maa antage, at jeg er i Minoritet, skal jeg ikke forme nogen Konklusion.

Assessor *Motzfeldt:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Hr. Assessor Prydz. Jeg skal i Anledning af Udtalelser af Førstvoterende tillægge, at der efter min Mening her aldeles ikke kan være Tale om nogen Grundstødning i dette Ords almindelige Betydning. Skibet er vistnok, som af Førstvoterende udtalt, kommet i Kontakt med Grunden. Men der er her ingen Sjøulykke, der kan begrunde nogensomhelst Ret til Erstatning. Naar Skipperen vælger at passere Baren med et Dybgaaende, der er henimod en Fod større end Vandstanden paa Baren, *maa* han komme i Kontakt med Grunden der. Skibet maatte arbeide sig gjennem det løse Mudder paa Baren for at komme frem. Da dette paa det for Overfarten valgte Sted viste sig at gaa tungt, beordrede Lodsen stop i Maskinen og fuld Fart agterover. Og efterat Fartøiet var gaaet agterover ca. 3′ eller, efter Lodsens Sigende, 3 à 4′, var det, at det omhandlede Knæk i Maskinen hørtes. Fartøiet har efter dette ikke nogensinde staaet i Mudderet, forinden Uheldet skeede. Dette skeede, medens Fartøiet gik med fuld Fart agterover. Jeg henviser herom til Skibets Journal og Lodsens Forklaring. At Skibet blev staaende fast, var en Følge af, at det blev liggende stille, da Propellen ikke længere kunde virke, medens Vandet senere faldt. Dette er udtalt i Sjøretsdommen. Jeg mener altsaa, at der ikke kan være Tale om nogen Erstatning paa Grund af skeet Grundstødning.

Extraordn. Assessor, Advokat *Mejdell:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg kan ligesom Førstvoterende ikke lægge nogen afgjørende Vægt paa, at der i det foreliggende Tilfælde ikke er tilveiebragt nogen udtrykkelig Udtalelse fra Mændene under Besigtelsen i Demerara angaaende „Skadens Oprindelse forsaavidt denne kan skjønnes af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand", Planens § 75. Der synes at være Enstemmighed blandt de Sagkyndige, fra hvem der foreligger Erklæringer i Sagen, om, at den umiddelbare Aarsag til

Ulykken har været den, at den under Sagen omhandlede Mutter har gaaet løs. Uenigheden mellem de Sagkyndige sees at referere sig til Spørgsmaalet om, hvorvidt den Omstændighed, at Mutteren er gaaet løs, er at tilskrive en Feil ved Mutteren, eller om det indtrufne skyldes udenfor liggende Omstændigheder. Hvad Mutteren angaar, var denne allerede gaaet tabt paa den Tid, da Besigtelsen i Demerara afholdtes. Derimod er der under Besigtelsen givet detaljeret Beskrivelse af saavel Propellens som Axelens Udseende og Tilstand. Denne Beskrivelse af Skaden er saa tydelig, erklæres der i en ved Høiesteret dokumenteret Udtalelse fra Direktøren ved Akers mekaniske Værksted, Gunder Swensen og Ingeniør Carl Conradi, „at hvilkensomhelst anden sagkyndig Mand ligesaa godt som Besigtelsesmændene kan gjøre sine Formodninger om Skadens Oprindelse, forsaavidt denne kan sluttes fra de beskadigede Deles Udseende". Under Hensyn hertil og til Oplysningerne iøvrigt mener jeg derfor, at Assuranceforeningen ikke paa Basis af den omhandlede Bestemmelse i Planens § 75 kan gaa fri for at yde Erstatning.

Hvad dernæst angaar Anvendeligheden af Assuranceforeningens Love § 18.11, skal jeg bemærke, at jeg anser det konstateret, at Skibet ved Leiligheden har stødt mod et fremmed Legeme, enten det nu er mod selve den faste Grund, Fartøiet har kollideret, eller det, saaledes som af flere af de Sagkyndige antaget som det sandsynlige, er kommet i Berøring med en Trærod eller en anden „flydende eller faststaaende Gjenstand". Jeg bygger i saa Henseende særlig, hvad ogsaa flere af de Sagkyndige sees at have gjort, paa Maskinjournalens Udtalelse om, at dengang det voldsomme Stød mærkedes, stoppede Maskinen med fuld Damp af sig selv. Denne Anførsel i Journalen er bekræftet af Fartøiets 1ste, 2den og 3dje Maskinist under Forklaring, afgivet ved Bergens Sjøret, idet samtlige Vidner er enige om, som det heder i Protokollationen, at Maskinen under Arbeide agterover braastoppede af sig selv, uagtet der var fuld Damp paasat. Samtlige disse Vidner siger, at der mærkedes et saa voldsomt Stød, at man i første Øieblik troede, Maskinen skulde gaa istykker. Det forekommer mig under Hensyn til denne af de nævnte Vidner afgivne udtrykkelige Forklaring, at det er udelukket, at Grunden til Skaden skulde være, at Mutteren gik itu uden ydre Paavirkning.

Assessor *Birkeland:* Jeg er i det Væsentlige enig med Hr. Assessor Prydz og kan ligeledes med Hr. Assessor Motzfeldt ikke gaa ud fra, at en Grundstødning har fundet Sted og er Aarsag

til Skaden. Forøvrigt vil jeg udtale, at jeg deler Sjørettens Majoritets Udtalelse om den store praktiske Betydning af, at Erklæring foreligger fra Besigtelsesmændene om Skadens Oprindelse og følgelig den mindre Værd overhovedet, som Efterhaandsoplysninger har; kfr. herom ogsaa Voteringen i den i Retstidende for 1893 Pag. 657 flg. indtagne Høiesteretsdom samt Sjølovens § 40 og § 41.

Extraordn. Assessor, Lagmand *Kjerschow:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende, idet jeg dog derhos tiltræder Fjerdevoterendes Bemærkninger.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Da Dampskibet „Glitra" den 20 Januar 1901 tidlig om Morgenen afgik fra Demerara til New York med en Ladning Sukker og Cacao, havde det et Havari paa Demerara Bar, hvorom det i Skibets Maskinjournal heder, at „ca $^1/_4$ Time efterat Maskinen var sat i Gang, begyndte den at arbeide meget tungt, saa at Skibet antagelig tog Grund. Maskinen arbeidede tyngere efterhvert indtil Kl. 4 Fm., da Skibet næsten ikke vilde gaa forover. Der blev da telegraferet fuld Fart agterover, og efterat Maskinen havde arbeidet med fuld Fart agterover ca. 3 Minutter, merkedes et voldsomt Stød, og Maskinen stoppedes med fuld Damp af sig selv. Dampen blev øieblikkelig afstængt for at se efter, hvad der kunde være i Veien; der fandtes intet at se, hverken paa selve Maskinen, ei heller paa Axelen i Tunnellen. Maskinen blev da sat for forover, og saasnart den fik den mindste Damp, løb den saa, at vi antog, at der maatte være noget galt med Propellen, og ved Undersøgelse viste det sig, at denne var gaaen løs, og Maskinen saaledes ikke mere kunde bruges". I Skibsjournalen heder det, at „Skibet begyndte at falde af til B. B. Lodsen ordrede Stop og fuld Fart agterover for muligens at bringe Skibet tilbage til oprindelig Kurs. Ca. 3 Minutter efterat være gaaet agterover hørtes et Knæk i Maskinen, som om Propellen skulde slaa mod en Gjenstand, og stoppede Maskinen øieblikkelig, undersøgte samme, men fandtes ingen Mangler, satte i Gang igjen. men da Maskinen arbeidede uforholdsmæssig fort, antoges, at Skade paa Propellen var Aarsagen. Ved at manøvrere lidt for- og agterover samme Resultat". Da Vandet faldt, blev Skibet staaende fast, men drev ved Høivande af igjen og blev bugseret tilbage til Demerara. Den 25 Januar blev Skibet, som da var lettet agter, saa at Propellen var over Vandet, besigtiget af Lloyds' Besigtelsesmand paa Stedet, hvis Erklæring gaar ud paa, at Propellen havde flyttet sig agterover paa Axelen med „the boss" trykket haardt mod Rorstilken, to Vinger af Propellen var afslaaet i Kanterne, øiensynlig (apparently) som Følge af, at de var komne i Berøring med Rorstilken. Propellen, heder det videre, blev derpaa løftet tilbage i Stilling, hvorpaa det befandtes, at Mutteren, som holder Propellen fast, var reven af fra Axelen og var borte, og at Gjængerne paa Axelen var afrevne (stripped) og beskadigede (unreliable). I

Demerara fik Skibet indsat en ombord værende Reserveaxel istedetfor den beskadigede, som udtoges, hvorpaa der efter Skibets Ankomst til New York, hvor det blev yderligere repareret, foretoges en Besigtigelse af den i Demerara udtagne Axel ved Lloyds' Besigtelsesmand i New York i Forening med en „ship and engineer surveyor" og Norsk Veritas's Besigtelsesmand i New York, Johansen. Denne Besigtelse indeholder, at bagerste Del af Kilesporet var brukket ud i Agterkanten i en Længde af omtrent 8", og at et Stykke af Axelen, $4^1/_2$" × $2^1/_4$" × $^1/_2$" var borte. Bagerste Del af Kilesporet var ogsaa ødelagt (smashed) i Forkanten i en Længde af omtrent 5". Gjængerne for Mutteren var beskadigede (smashed) i Forkanten i omtrent $3^1/_4$" Længde. Resten af Gjængerne, $3^5/_8$", var i god Stand med skarpe Kanter. Paa Conus fandtes ingen Rustmærker, og Propellen syntes at have siddet godt Fast. Mutteren og Kilen var borte. Paa Propellen, heder det, var paa to Vinger Stykker i Agterkanten afslaaede i omtrent 24—30" Længde.

Indstevnte, Bergens Dampskibsassuranceforening, der havde overtaget Skibets Assurance for $^{21}/_{85}$, har betalt sin Andel af Bidraget til Havariegrosse, opgjort ved Generaldispache i New York af April 1901, men har negtet at betale noget af den partikulære Skade, som nu i denne Sag paaseges af Rederiet, dels i Henhold til den nævnte Dispache og dels ifølge de senere Reparationer, Skibet har været undergivet. Med Hensyn til disse er det paa Rederiets Vegne anført, at Maskinen efter den i New York foretagne Reparation stadig og gjentagende har været Gjenstand for fornyet Udbedring, saaledes i New York flere Gange, i Montreal, Demerara, Shields og Newcastle. Det har nemlig vist sig, heder det, at Udbedringen i New York ikke havde været fyldestgjørende. Ved Sjøforklaring optagen i Bergen den 5 Februar 1902, idet Skibet ikke tidligere havde været hjemme siden Havariet, har dets Fører forklaret, at Grunden til, at det paa Demerara Bar tabte Styringen og faldt af til Bagbørd, var den, at det tog Grund og arbeidede i Mudderet, indtil det standsede af sig selv, og at han er sikker paa, at Aarsagen til Uheldet med Propelaxelen var den, at Skibet gik i Grund, og Propellen arbeidede i Mudderet. Skibets tre Maskinister har ved Sjøforklaringen provet, at Maskinen paa Skibets første Reise (efter dets Overtagelse af det nuværende Rederi) fra Glasgow til Baltimore i Oktober 1900 og senere indtil Grundstødet paa Demerara Bar arbeidede tilfredsstillende og paa regelmæssig Maade; at den efter Grundstødningen arbeidede uregelmæssig, idet Maskinaxelen arbeidede, som om der var et Brud i den agterste Vævaxel, og Agterstativerne gik op og ned for hvert Slag Maskinen gjorde; at Cirkulationspumpen under Manøvreringen paa Demerara Bar tilligemed Vand gav Mudder og Sand, ja lige til Smaasten; at man efter Grundstødet ikke har kunnet gaa med fuld Aabning paa Paaslipningsventilen til Maskinen, og at den Udbedring, som Stativbrud, Axelledning med Lagere, Geider, Cirkulationspumpe og Condensator nu (i Februar 1902) tiltrængte, efter deres Overbevisning var foraarsaget af Grundstødet paa Demerara Bar. Vidnerne har om dette tilføiet, at Maskinen under Arbeidet agterover, som i Maskinjournalen anført, braastoppede af sig selv, uagtet der var fuld Damp paasat, og at Aarsagen hertil alene kan have været den, at Propellen har slaaet mod en Gjenstand i Grunden, eller at den har arbeidet i Mudderet. I Besigtelsesforretning i Bergen over Maskinen den 1 Marts 1902 heder det, at Vævaxelen fandtes skjæv og maatte afrettes og oprettes i sin hele Længde, at Propelaxelen burde inddrages og undersøges, og at en

Ramlagerbolt var forstrukket og maatte fornyes; Patentmetallet i Vævlagerne var forslidt; hvorvidt dette er fra Havariet, heder det, kan ikke bestemt udtales, om det end kan være sandsynligt. Geiderne og Lavtryks Geideklods var forslidt; om dettes Forbindelse med Havariet gjaldt det samme som med Vævlagerne. Condensatoren og Pumpen maatte eftersees og istandgjøres, Bundkran og Bundventiler maatte eftersees og formentlig repareres, nyt Metal maatte indsættes paa Thrustringene. Agterste Stativ var brukket og en Lap paasat; denne maatte fornyes. Bolterne, der fæster Stativerne til Bundrammen, var forstrukne og maatte fornyes. Paa Spørgsmaal, om den saaledes beskrevne Skade seet i Sammenhæng med Sjøforklaringen, maatte tilskrives Grundstødningen paa Demerara Bar, har Besigtelsesmændene i Bergen svaret, at de beskrevne Skader sandsynligvis er at tilskrive den i Sjøforklaringen omhandlede Grundstødning, idet dog det ene af Rettens sagkyndige Medlemmer i Betragtning af de ved Sjøforklaringen fremkomne Oplysninger maatte anse det sikkert, at den beskrevne Skade hidrører fra Stødningen, alene med den Modifikation for to Posters Vedkommende (Vævlagere og Geider), som fremgaar af Beskrivelsen.

Ifølge Sjøretsstævning af 19 Marts 1902 har „Glitra"s Rederi sagsøgt Bergens Dampskibsassuranceforening til Betaling af den ovenfor nævnte partikulære Skade, nemlig:

a. Vedkommende Reparationerne i Demerara og New York ifølge Generaldispachen af April 1901 $^{21}/_{88}$ af Dollars 2 773,08 = Dollars 661,76.
b. Omkostningerne ved en ny Propelaxel, indsat under Reparationen i Bergen i Marts 1902 istedetfor den i Demerara indsatte Reserveaxel, efter Fradrag af $^{1}/_{8}$ ifølge Sjøforsikringsplanens § 76 D Kr. 1 658,88, hvoraf $^{21}/_{88}$ = ... Kr. 391,20
c. Omkostningerne ved de foran nævnte gjentagne Udbedringer ved Maskinen i New York m. fl. Steder, efter Fradrag som under litr. b. Kr. 572,82, hvoraf $^{21}/_{83}$ . . . . „ 136,70
d. Omkostningerne ved Reparationen i Bergen ifølge Besigtelsen af 1 Marts 1902, efter Fradrag som under b. og c. Kr. 7 369,47, hvoraf $^{21}/_{88}$ . . . . . „ 1 758,63
e. $^{21}/_{83}$ af Omkostningerne ved Sjøforklaring . . . . . „ 7,45

Tilsammen Kr. 2 293,98

samt Dollars 661,76. Alt foruden Renter og Omkostninger. Indstævnte har paastaaet sig frifunden og Omkostningerne tilkjendte, hvorhos den i hvert Fald paastaaer 25 pCt. Fradrag ifølge § 18,11 i det Indstævnte Selskabs Love.

Citantskabet har først under Sagens Gang dokumenteret Beløbene under litr. c. og d., men da der fra først var taget Forbehold herom, saa ligger der ikke heri nogen Forhøielse af Paastanden, som af Indstævnte anført. Heller ikke forholder det sig rigtigt, at Besigtelsen af 1 Marts 1902 blev afholdt uden Varsel til Indstævnte, og naar det anføres, at Maskinjournalen dengang ikke var fremme, saa er der ved Besigtelsen fremlagt Udskrift af Sjøforklaringen, hvori er indtaget, hvad der af Maskinjournalen vedkommer Havariet.

Indstævnte anfører dernæst, at Skibet ved Anledningen stak for dybt — ifølge Journalen 19′ 2″ forud og 19′ 7″ agter — til at kunne passere Barren uden Risiko, og at denne derfor maa blive hos Rederiet alene, saa at Skaden ikke kan vedkomme Assurandøren. Vandstanden paa Barren var ifølge

det fremlagte 18'10", men en Erklæring fra den norske Konsul paa Stedet af 30 Juli 1902 indeholder, at da Bunden paa Barren er blødt Mudder, lastes der i Almindelighed (generally) omtrent $1^1/_2$—$2^1/_2$" (?) dybere, end der er Vand paa Barren, og at det vilde være en alvorlig Hindring for (seriously hamper) Koloniens Skibsfart, hvis denne Praxis skulde ophøre. Konsulen har ogsaa fremsendt en Erklæring fra Stedets „harbour master" af s. D., der indeholder, at Dampskibe paa Udgaaende i Almindelighed laster til 19—20' og gaar over Barren, naar der kun er 18 eller $18^1/_2$' Vand. Som Exempler opgives det i Erklæringen, at Barren fra 8 December 1900 til 24 Januar 1901 passeredes af 7 Skibe med Dybgaaende fra 18' 6" til 20' og med Vandstand fra 16'6" til 18'6", og deriblandt „Glitra" den 8 December med Dybgaaende 19'4" og paa 18' Vand, saa at der da var en Difference af .1'4" istedetfor kun 9" den 20 Januar 1901. Ifølge Opgaven har i to Tilfælde af de syv Skibe stukket 2' 6" dybere, end der var Vand. Naar til disse Oplysninger om, hvad der almindelig praktiseres og ikke uden alvorlig Hindring for Skibsfarten kan være anderledes, kommer, at Skibet maa antages lastet med Havnemyndighedernes Godkjendelse og at have havt autoriseret Lods ombord, findes der ikke i dette Punkt at kunne lægges Skibet noget tillast.

I Henhold til § 18,11 i Indstævntes egne Love og § 75,1 i den almindelige Forsikringsplan (om hvilke Bestemmelser mere nedenfor) gjør Indstævnte dernæst gjældende, at Skaden her skyldes ældre Feil eller Mangler ved Skibet og derfor er Assuranderen uvedkommende. Med Hensyn til, hvorledes Skaden paa Propel og Axel maatte være opstaaet, foreligger der endel Udtalelser fra Sagkyndige. Af disse har Ingeniør J. Guldbrandsen i September 1901 paa Grundlag af Besigtelsen i New York og Skibets Journal udtalt, at Propellen under Maskinens Gang agterover maa have slaknet paa Axelconen, saa at den har hvilet tungt paa Mutteren, derpaa har Propellen faaet et Slag mod Grunden, hvorved Mutteren er løsnet og har skruet sig agterover, hvorefter Propellen er kommet endnu mere løs og har derved kunnet brække ud Stykket af Axelen i Kilens Agterkant og har antagelig samtidig sprængt Mutteren og ødelagt Gjængerne paa Axelen. Denne Erklæring er i Januar 1902 tiltraadt af Ingeniør Nørbech Olsen. Paa den anden Side har Veritas's Besigtelsesmand i New York, førnævnte Johansen, i December 1901 i Henhold til sin Skitse af den beskadigede Axel, Skibets Journal og Besigtelserne i Demerara og New York udtalt den Mening, at Propellen er gaaet af Axelen ved Maskinens Arbeide agterover (altsaa uden noget Slag af Propellen mod Grunden), idet den manglende Møtrik enten ikke har været sikkert aflaaset eller ikke fast optrukket. Det fremholdes i denne Erklæring, at Knækket i Maskinen ikke hørtes, før der var bakket i ca. 3 Minutter, og da Maskinen da strax stoppedes, og Propellen ved Manøvringen viste sig at være løs, maa Lyden være foraarsaget ved, at Propellen huggede mod Rorstilken, idet den gik af. Fremdeles har Ingeniørerne Dahl og Hansen i Henhold til Besigtelserne i Demerara og New York, Maskin- og Skibsjournalen samt Sjøforklaringen og Besigtelsen i Bergen afgivet Erklærirger i April og November 1902, hvilke de som Sagens 1 og 2 Kontravidner har vedtaget, og hvori der anføres, at enhver Forklaring, som gaar ud paa, at Mutteren er bleven afskruet under Maskinens Bakning, er baseret paa den feilagtige Forudsætning, at der blev fortsat med Bakning eller Manøvrering med Maskinen, efterat Stødet hørtes i Maskinrummet. Da Maskinen øieblikkelig stoppedes, idet Stødet hørtes, og

da kun Kilesporets Agterkant er itubrukket, og Propellen derfor, hvis ikke Mutteren var sprængt, fremdeles vilde siddet fast og ikke kunnet skruet Mutteren af, selv om der fremdeles var bakket, saa formenes den eneste rimelige Forklaring at være den, heder det, at Mutteren paa Grund af en eller anden Feil i den har været for svag til at modstaa Maskinens Arbeide i saavidt lang Tid med fuld Fart agterover. Mutteren er altsaa bleven sprængt, og Propellen har løbet agterover paa Axelen. Vingerne har tørnet mod Rorstilken, som da har holdt Propellen fast, hvorved Stødet i Maskinen er blevet hørt, og samtidig er Stykket udbrækket af Axelen i Kilesporets Agterkant. Denne Forklaring er atter bleven bestridt, idet Lloydsinspektør i Bergen, Eide, i en af ham som 1 Hovedvidne vedtagen Erklæring af 12 Marts 1903, afgiven paa Grundlag af samtlige Dokumenter, har udtalt, at det ifølge Besigtelsen i New York — hvorefter bl. a. mindre end den halve Længde af Axelens Gjænger i Forkant fandtes beskadiget, medens de øvrige var i god Stand — tør ansees givet, at Mutteren ikke har været strippet over Gjænger, og at heller ikke Propellen har siddet løst paa. Stødet i Maskinen, heder det, hørtes utvilsomt i det Øieblik, da den under fuld Damp agterover stoppede af sig selv, og Hr. Eide finder det sansynligst, at Aarsagen til Skaden har ligget udenfor Skibet, og det saaledes, at en Gjenstand under Propellens Gang agterover er bleven suget ind og har kilet sig fast mellem dens Forkant og Stævnen. Det herved frembragte Tryk i Retning agterover, heder det, var ikke alene nok til pludselig at standse Maskinen for fuld Damp, men ogsaa til at sprænge Mutteren og drive Propellen mod Rorstilken. Herved befries Maskinen, som, idet den stoppede, udsattes for en stærk Spænding, den gjør en kortere Omdreining agterover, skjærer Kilesporets Agteroverside, idet et Stykke af den ene Propelvinge afslaaes mod Rorstilken. Da man saa forsøger at gaa forover igjen, heder det, slaaes Stykket af den anden Vinge, og den modsatte Side af Kilesporet beskadiges, Kilen befries, og Propellen er løs.

„Glitra" er bygget i 1887, fik i 1898 nye Kjedler og samtidig et gjennemgaaende Eftersyn paa Skrog og Maskine og blev den 24 August 1900 i Glasgow besigtiget af Lloyds, hvorved Propelaxelen blev udtaget og fundet i god Stand, ligesom Propelfastighederne (propeller fastenings) blev undersøgt.

Naar man alene holder sig til den før nævnte § 18,11 i det indstævnte Selskabs Love, der om Propel og Axel udenfor Hylsen bl. a. bestemmer, at Skade som Følge af ældre Feil ikke erstattes, saa maatte Indstævnte, der i Henhold til D'Herrer Dahls og Hansens Udtalelse gjør gjældende, at der var en Feil ved Mutteren, formentlig havt at godtgjøre dette (cfr. Sjøfartslovens § 249). Forudsætningen herfor maa imidlertid være, at fra Skibets Side intet er forsømt med Hensyn til Skadens Besigtigelse, og hvad dermed staar i Forbindelse. Den af Indstævnte paaberaabte § 75,1 i Forsikringsplanen bestemmer nemlig om partiel Skade, at den forinden Istandsættelsen skal besigtes, og at Skipperen eller Rederiet derunder har at „paase, at Besigtelsesmændene erklærer sig angaaende Skadens Oprindelse, forsaavidt denne kan skjønnes af de beskadigede Deles Udseende og Tilstand", med Tillæg, at hvis dette ikke iagttages, „er Skaden kun Gjenstand for Erstatning, naar de Omstændigheder, hvorunder den ifølge Sjøforklaringen er opstaaet, tydelig viser, at den ikke er umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del". Ifølge denne Bestemmelse, som maa gjælde al partiel Skade, maa Bevisbyrden med Hensyn til Spørgsmaal om Mangler eller Feil vendes om, naar der er forsømt

at erhverve Besigtelsens Erklæring om Skadens Oprindelse, idet da ingen Erstatning kan kræves, medmindre det tydelig viser sig, at Mangler eller Feil ved den beskadigede Del ikke er Skadens Aarsag. Som af Indstævnte fremholdt, foreligger der imidlertid ikke fra Besigtelsesmændene i Demerara og New York anden Udtalelse om Skadens Oprindelse end den, som i December 1901 (elleve Maaneder efter Havariet) er afgivet af førnævnte Johansen i New York, og som gaar ud paa, at Mutteren ikke havde været behørig fæstet, og altsaa gaar i Retning af, hvad Indstævnte gjør gjældende. Om nogen Skade paa Maskinen er der, som af Indstævnte fremholdt, overhovedet intet nævnt i Besigtelserne i Demerara og New York, der udelukkende handler om Skade paa Propel og Axel, men som nævnt uden at berøre Spørgsmaalet om dens Oprindelse, og om denne er der ifølge det ovenanførte Uenighed mellem de Sagkyndige, hvis Udtalelse nu bagefter er indhentet. Af disse havde Gulbrandsen og Nørbech Olsen (hvis Erklæring gaar i Retning af Citantskabets Paastande) ikke seet Maskinjournalen, da de afgav Erklæringen, om hvilken D'Herrer Dahl og Hansen formentlig ikke uden Grund bemerker, at den hviler paa den med nævnte Journal stridende Forudsætning, at der blev fortsat med Bakning af Maskinen efter Stødet eller Knækket i den. Mod D'Herrer Dahls og Hansens Udtalelser indvender Hr. Eide, at om Propellen tørnede mod Rorstilken og fik Agterkanten af et Par Vinger afslaaet, saa kunde ikke dette bevirke, at Maskinen fik et voldsomt Stød, og allermindst naar Propellen i det Øieblik allerede skulde været løs. Denne Indvending — der ogsaa maa gjælde, hvad der er udtalt af Hr. Johansen, som forøvrigt heller ikke havde seet Maskinjournalen, da hans Erklæring afgaves — synes ogsaa egnet til at fremkalde nogen Tvil, ligesom den Forklaring, der skulde synes at have Sandsynligheden mest for sig, er Hr. Eides i Citantskabets Favør gaaende Antagende, at Skaden er bevirket derved, at en eller anden Gjenstand havde sat sig fast mellem Propellen og Stævnen. Noget andet er det imidlertid, om man under de her forhaandenværende Omstændigheder kan komme til noget sikkert Resultat med Hensyn til, hvorledes det Hele er gaaet til, og efter Pluralitetens Opfatning lader dette sig ialfald med de Data, som her foreligger, ikke gjøre, idet man tvertom bliver staaende ved usikre Gisninger eller Formodninger om, hvad der kan være mere eller mindre sandsynligt. I et Tilfælde som dette maatte det formentlig været af stor praktisk Betydning at have faaet Besigtelsesmændenes Erklæring om Skadens Oprindelse, medens den førelaa til umiddelbar Beskuelse, og at Forholdet nu bagefter stiller sig usikkert og tvilsomt viser sig noksom deraf, at de Sagkyndiges Meninger staar i indbyrdes Strid.

Hvad Skaden paa Maskinen angaar, saa er det omtvistet, om den i det hele hidrører fra Havariet ved Demerara, som Citantskabet paastaar, eller om den skyldes Slid (wear and tear) eller ældre Mangler (Forsikringsplanens § 43,a). Som allerede bemærket, er der om Skade paa Maskinen intet nævnt under Besigtelserne i Demerara og New York. Det antages imidlertid ikke paakrævet at gaa ind paa dette Spørgsmaal, idet bemerkes, at dersom Maskinskaden skriver sig fra Havariet, saa maa den antages bevirket ved det voldsomme Stød, som Maskinen fik derved, at den braastandsede for fuld Damp, og da denne Braastandsning igjen var en Følge af, hvad der skede med Propel og Axel, saa maa Maskinskaden i Tilfælde have havt samme Oprindelse som Skade paa Propel og Axel, idet den første kun har været en umiddelbar Følge eller Virk-

ning af den sidstnævnte. Noget andet menes antagelig heller ikke under Sjøforklaringen eller ved Besigtelsen i Bergen, naar der tales om „Grundstødningen" som Maskinskadens Aarsag. At det forholder sig som her antaget stemmer derimod med, hvad Citantskabets egne Vidner har forklaret under Sagen, se 1 Hovedvidne Eides Erklæring i Slutningen samt 2 og 3 Hovedvidnes Svar til Spørgsmaal 4 og 5.

At en Skade paa Maskinen som den ved Besigtelsen i Bergen beskrevne skulde opstaaet derved, at Skibet tog Grund i det bløde Mudder paa Barren, maa ogsaa være uantageligt.

Naar saaledes Oprindelsen til begge Skader i Tilfælde maa have været en og den samme, saa maa det, som foran er anført om manglende Oplysning angaaende Oprindelsen til Propel- og Axelskaden være tilstrækkelig til Indstævntes Frifindelse, ogsaa for Maskinskadens Vedkommende. Hvad specielt Eftersyn og Istandgjørelse (i Bergen) af Condensator og Pumpe og af Bundkraner og Bundventiler angaar, saa er dette vistnok Ting, som skulde staa i Forbindelse med selve Grundstødningen og ifølge Sjøforklaringen gav Cirkulationspumpen under Manøvreringen paa Barren Mudder, Sand og Smaasten, men dersom dette havde forvoldt Skade paa Condensatoren m. v., saa maatte Eftersyn og Istandgjørelse deraf have vist sig paakrævet længe før den Tid, da Skibet kom til Bergen.

Procesomkostningerne antages at burde ophæves

Thi konkluderes:

Indstævnte Bergens Dampskibsassuranceforening bør for Citantskabet Dampskib „Glitra"s Rederis Tiltale i denne Sag fri at være. Processens Omkostninger ophæves.

Edv. Bessesen.

Enig: *E. Engelsen.*

Undertegnede kommer til et noget andet Resultat, idet Maskinisternes Vidneforklaring i Forbindelse med Maskinjournalens Indhold, hvorefter Maskinen stoppede for fuld Damp af sig selv, medens Skibet stod paa Grund, efter min Mening afgiver fyldestgjørende Bevis for, at Skaden paa Propel og Axel skyldes ydre Vold. Jeg anser det udelukket, at Maskinen kunde standse af sig selv derved, at Propellen under Gang agterover arbeidede i Mudderet, medens Skibet stod fast i Grunden, hvorimod dette alene kunde skaffet mere Vand under Propellen. Jeg antager derfor, at det nødvendigvis maa være en fremmed Gjenstand, som har sat sig fast mellem Stævnen og Forkant af Propellen og derved har bevirket Maskinens Standsning, hvilket gav Maskinisten Tid til at faa Dampen afstængt (i andet Tilfælde vilde Maskinen have „løbet vild", da Propellen sprang af Conus).

Jeg er derfor af den Formening, at Citantskabets Paastand bør tages til Følge, forsaavidt angaar Reparationerne i Demerara og New York. Derimod antager jeg, at Udgifterne ved alle senere Reparationer, deriblandt ogsaa den i Bergen foretagne, maa være Indstævnte uvedkommende, eftersom der mangler Bevis for, at de vedkommer Skade, som hidrører fra Havariet paa Demerara Bar, hvortil for den i Bergen foretagne Reparations Vedkommende ogsaa kommer den lange Tid, som da var forløbet siden nævnte Havari.

Jeg voterer saaledes for, at der tilkjendes Citantskabet Dollars 661,75 med 4 pCt. aarlig Rente deraf fra Sjøretsberammelsen den 20 Marts 1902, til Betaling sker, men at Indstævnte forøvrigt frifindes, samt at Procesomkostningerne ophæves. Da jeg er i Minoritet, behøver jeg ikke at forme nogen Konklusion.

L. W. Hansen.

Indhold: 36. Norges Høiesteret: Dampskibet „Glitra"s Rederi mod Bergens Dampskibsassuranceforening.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 13	Aargang VI	1905

37.

Tønsberg Sjøret, den 13 Mai 1905.

Bark „Caleb"s Rederi

(Advokat Carl Lundh)

mod

Den vestfoldske Skibsassuranceforening: Afdeling for Seilskibe

(Advokat J. Christiansen).

En Bestemmelse i en gjensidig Assuranceforenings Love, om at „naar fuld Havariforsikring er tegnet, medens kun en Andel af Veritastaxten er forsikret mod Totalforlis, og Reparation finder Sted, kommer Bestemmelserne i *den almindelige Sjøforsikringsplans §§ 48 og 49* (om Begrændsning af Erstatning) først til Anvendelse, hvis Erstatningsbeløbet rækker ovennævnte Taxt", maa forstaaes saaledes, at Ordene „ovennævnte Taxt" refererer til Veritastaxten og ikke den forsikrede Andel af samme.

Naar Bestyrelsen i en gjensidig Forening forhandler angaaende Erstatning kan Præskriptionsfristen først regnes fra Meddelelsen om Bestyrelsens sidste Tilbud.

Ved Sjøretsstævning af 19 August 1904 har Citantskabet Bark „Caleb"s Rederi, sagsøgt Indstævnte, Den vestfoldske Skibsassuranceforening: Afdeling for Seilskibe til Betaling af Erstatningsbeløbet for lidt Havari og har ved Sagens Deduction, efter

forgjæves anstillet Forligsmægling, nedlagt saadan Paastand: at Indstævnte tilpligtes at udrede til Citantskabet Kr. 5 816,92 med Renter efter Forsikringsbetingelserne til Betaling sker, subsidiært med lovlig Rente fra Stævningens Berammelse til Betaling sker, samt at Indstævnte til Citantskabet tilpligtes at udrede Sagsomkostninger.

Indstævnte har nedlagt Paastand paa: principalt, at Indstævnte frifindes for Citantskabets Tiltale, subsidiært at Indstævnte tilpligtes at betale Citantskabet Kr. 4 000,00 med lovlige Renter fra Stævningens Berammelse, atter subsidiært, at Indstævnte tilpligtes at betale Citantskabet Kr. 4 433,00 med lovlige Renter fra Stævningens Berammelse og for alle Tilfælde at Indstævnte hos Citantskabet tilkjendes Sagsomkostninger.

Under Processen i Retsmøde 17 April 1905 har Indstævnte frafaldt sin principale Paastand.

Sagens Faktum er i Korthed følgende:

Barkskibet „Caleb" af Fredriksstad drev 4 December 1903 iland i Fjeldskilen og blev efter flere forgjæves Aftagningsforsøg først bragt flot 9 Januar 1904, hvorpaa Skibet slæbtes ind til Greaker Værft, hvor det blev repareret.

Skibet var assureret i Den vestfoldskes Afdeling for Seilskibe fuldt mod Havari og for Kr. 4 000,00 mod Totalforlis. (Veritastaxten er Kr. 8 000,00).

Ved Dispache af 25 April 1904, udført af Dispachør Haugeland, er den erstatningsberettigede Skade beregnet til Kr. 5 816,92, idet dog Dispachøren udtaler, at Indstævntes Ansvar ifølge dets Loves § 28.2 begrændses til det for Totalforlis forsikrede Beløb Kr. 4 000,00. Citantskabet har krævet hele den erstatningsberettigede Skade Kr. 5 816,92 erstattet, medens Indstævnte før Processen har tilbudt at betale de omhandlede Kr. 4 000,00 med Tillæg af Kr. 216,50 af „Billighedshensyn", hvilken sidste Sum udgjør Halvparten af Udgifterne ved forgjæves Aftagningsforsøg.

Citantskabet anfører Indstævntes Loves § 28, 2det Led, der bestemmer, at „naar fuld Havariforsikring er tegnet, medens kun en Andel af Veritastaxten er forsikret mod Totalforlis og Reparation finder Sted, kommer Bestemmelserne i almindelige Sjøforsikringsplans §§ 48 og 49 (om Begrændsning af Erstatning) først til Anvendelse hvis Erstatningsbeløbet rækker ovennævnte Taxt".

Denne „Taxt" læses af Citantskabet som gaaende tilbage paa Veritastaxten in casu Kr. 8 000,00.

Saaledes findes ikke de Omstændigheder her at foreligge, der efter Indstævntes Loves § 28 kunde give Selskabet Adgang til at begrændse sin Erstatningspligt til det mod Totalforlis forsikrede Beløb.

Derhos anfører Citantskabet videre, at selv om Betingelserne forøvrigt for en saadan Begrændsning havde foreligget, er det efter Planens Bestemmelse et Vilkaar for Assurandørens Ret dertil, at han inden 3 Dage, efterat Ulykken blev ham meddelt, har

afgivet en speciel og udtrykkelig Erklæring til den Forsikrede om, at han vil benytte denne sin Ret.

Nogen saadan Erklæring paastaaes ikke betimelig at være afgivet.

Endvidere anfører Citantskabet, at det er en Betingelse for Begrændsningen, at Assurandøren udover Forsikringsbeløbet erstatter alle, indtil hans Erklæring afgives, til Redning og Bevaring medgaaede Udgifter; Indstævnte har kun villet betale Halvdelen af disse.

Ligeoverfor Indstævntes Præskriptionsindsigelse under Henvisning til Lovens § 35 har Citantskabet væsentlig anført:

„Efter Lovens § 35 taber den Skadelidte Ret til Paatale af enhver Fordring paa Skadeserstatning, naar den ikke forfølges inden 3 Maaneder efterat Foreningen har erklæret, at den ikke indgaar paa den Skadelidtes Fordring".

Denne Frist kan efter Citantskabets Mening først komme til at dreie fra 13 Juni, da Spørgsmaalet om Erstatning paany havde været behandlet i Vestfolds Direktionsmøde, hvor man besluttede *kun* at erstatte Kr. 4 000,00 og af Billighedshensyn Halvparten af udlagte Omkostninger ved de forgjæves anstillede Forsøg paa at tage Skibet af Grunden med Kr. 216,50. Direktionen havde saaledes imødekommet Citantskabets Krav for de sidste Kr. 216,50's Vedkommende og derved ændret sin Beslutning af 16 Mai 1904.

Til Støtte for, at Præskriptionsfristen først løber fra dette Tidspunkt, har Citantskabet fremlagt Skrivelser fra Skibsassuranceforeningen Protector, Skibsassuranceforeningen i Arendal og Agders Assuranceforening, hvilke er forelagt Spørgsmaalet til Udtalelse efter de respektive Selskabers egne Love. Samtlige disse Selskaber udtaler, at de vilde have regnet Fristen fra den sidste Meddelelse fra Indstævnte, nemlig af 13 Juni.

Indstævnte har i det Væsentlige anført:

Citantskabet blev af Indstævnte strax efter Ulykken tilkjendegivet, at Foreningen vilde henholde sig til Lovenes § 28. Dette skal være skeet i Telefonkonferancer i December 1903 og senere gjentaget, saaledes ved Skrivelse af 29 s. M.

Med Hensyn til Forstaaelsen af Lovenes § 28, 2det Led, hævder Indstævnte følgende:

Naar det heder, at Planens §§ 48 og 49 kommer „først til Anvendelse, hvis Erstatningsbeløbet rækker ovennævnte Taxt", maa med *Taxt* være ment Taxtandel ɔ: den ovenfor i samme Punktum omhandlede „Andel af Veritastaxten", der er forsikret mod Totalforlis.

Videre anføres: Naar Planens §§ 48 og 49 først kommer til Anvendelse hvis Erstatningsbeløbet rækker ovennævnte Taxt (in casu Kr. 4 000,00) findes det klart, at Bestemmelsen i Planens § 49 om Erklæring inden 3 Dage efter indløben Melding om Ulykken maa lempes efter Foreningens Love, der gaar foran Planen.

Det kunde ikke vise sig, *om* Erstatningsbeløbet rak Kr. 4 000,00 før Erstatningsopgjøret forelaa, indtil da kunde Foreningen alene henvise til sine Loves § 28.

Indstævnte har fremdeles paastaaet Præskriptionsindsigelse opretholdt som Grundlag for sin subsidiære Paastand, hvorimod Foreningen, som nævnt, har frafaldt den som Grundlag for sin principale.

Indstævnte henviser til Lovenes § 35 og gjør gjældende, at Fristen — 3 Maaneder — maa dreie fra 17 Mai 1904, da Foreningen under 16 s. M. ved Oversendelse til Citantskabet af Dispachen med Decision havde givet fornøden Erklæring om i hvilken Udstrækning den indgik paa den Skadelidtes Fordring.

Sjøretsstævningen er dateret 19, berammet 23 August 1904, hvorfor Fristen ansees oversiddet, idet Udtrykkene „Paatale" og „forfølges" i § 35 antages at kræve retslig Inddrivelsesskridt, der indledes ved Stævningens Berammelse.

Retten skal bemærke:

De Spørgsmaal, hvorom Tvisten i nærværende Sag dreier sig, er væsentlig følgende:

Fortolkningen af Indstævntes Loves § 35 og § 28, 2det Led. Idet Retten er kommet til det Resultat, at Indstævnte maa blive at dømme efter Citantskabets Paastand, finder den det ikke paakrævet nærmere at indgaa paa Parternes subsidiære Anførsler.

Hvad angaar Præskriptionsindsigelsen maa Retten give Citantskabet Medhold i, at Præskriptionsfristen ikke kan begynde at dreie før efter Meddelelsen af Resultatet i den sidste Behandling af Sagen i Vestfoldske's Bestyrelse, meddelt ved Skrivelse til Citantskabet af 13 Juni 1904. Ved denne Bestyrelsens Beslutning gik Foreningen ind paa at betale noget mere end Forsikringssummen for Totalforlis nemlig Halvdelen af Omkostningerne ved Aftagningen. Først denne Afgjørelse var den fra Indstævntes Side endelige og fra Meddelelsen herom maa Fristen regnes.

Ialfald saalænge Citantskabet opnaaede noget ved sine Forhandlinger med Indstævnte maa Præskriptionsfristen være afbrudt.

Regner man at Fristen dreier fra fra 13 Juni, er der ikke indtraadt Præskription.

Hvad angaar Fortolkningen af Indstævntes Loves § 28, 2det Led, skal Retten under Henvisning til det i Sagen refererede bemærke: Naar Paragrafen under de i nærværende Sag foreliggende Omstændigheder fastslaar, at Bestemmelserne i almindelig Sjøforsikringsplan §§ 48 og 49 (om Begrændsning af Erstatning) først kommer til Anvendelse, hvis Erstatningsbeløbet rækker „ovennævnte Taxt", maa de i Anførselstegn anførte Ord gaa tilbage paa den *Taxt*, der i §'en er omhandlet, nemlig Veritastaxten (eller den midlertidige Taxt, der her kan lades ude af Betragtning). At ville føre de udhævede Ord tilbage til „en Andel af Veritastaxten" vil være at gjøre Vold paa §'ens Ordlyd, gramatikalsk seet. En Taxt er ikke en Andel af en Taxt.

Indstævnte kan ikke vente, at dens Love skal fortolkes mod

sine Ord i Indstævntes Favør. Har Indstævnte ikke ment at ville udtrykke, hvad den sproglig har udtrykt, maa den forsaavidt tage Skade for Hjemgjæld.

Retten finder, endog bortseet fra Paragrafens Ordlyd, at ogsaa den logiske Sammenhæng gjør den af Retten hævdede Fortolkning sandsynlig, idet der ellers ikke bliver noget Modsætningsforhold mellem første og sidste Punktum i § 28, 2det Led.

Efter den af Indstævnte hævdede Opfatning, vilde Havariforsikring for fuld Taxt være af liden praktisk Betydning ved Siden af Forsikring mod Totalforlis for en Andel af Taxten.

Retten finder saaledes, at Indstævntes Loves § 28, 2det Led, maa blive at fortolke, som af Citantskabet hævdet, saaledes at Forudsætningen for Anvendelse af den almindelige Sjøforsikringsplans Bestemmelser i §§ 48 og 49, om Begrændsning af Erstatning in casu ikke foreligger, da Erstatningsbeløbet ikke har naaet „Taxten" Kr. 8 000,00. Naar saadan Adgang til Begrændsning ikke foreligger, maa Indstævnte blive at tilpligte at betale Citantskabet Dispachens fulde Beløb med 4 % Rente fra 23 August 1904.

Sagens Omkostninger bør Indstævnte betale med Kr. 150,00.

Thi kjendes for Ret:

Den vestfoldske Skibsassuranceforening bør til Bark „Caleb"s Rederi betale Kr. 5 816,92 — fem Tusen otte Hundrede og sexten Kroner, to og niti Øre — med 4 % aarlig Rente deraf fra 23 August 1904 til Betaling sker, samt i Processens Omkostninger Kr. 150,00 et Hundrede og femti Kroner.

At efterkommes inden 8 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutions Tvang.

Retten hævet.

Jul. Johnsen. *Julius Jansen,*
m. p. p.

Carl Aug. Nilsen.

38.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 31 Maj 1905.

Skibsreder W. Rønne i Rønne
(Højesteretssagfører F. Asmussen)

mod

Grosserer J. R. B. Lefolii, Kjøbenhavn
(Overretssagfører Thamsen).

En Befragter ansees uberettiget til Erstatning for Tab paaført ham ved Skibets forsinkede Fremkomst til Lastepladsen, fordi han havde forsømt at tage fornødent Forbehold, overensstemmende med *Sølovens § 111.*

Indstævnte i nærværende Sag: Grosserer J. R. B. Lefolii hersteds, som i en Aarrække havde fragtet den Sagsøgeren: Skibsrheder W. Rønne i Rønne tilhørende Skonnert „Zephyr", der var opmaalt til 132.19 netto Registertons, til Rejser til og fra den Indstævnte tilhørende Handelsplads Eyrarbakki paa Sydvestkysten af Island, indledede i Maj Maaned 1903 pr. Telegrammer Forhandling med Sagsøgeren om paany at fragte nævnte Skib fra Midten af Juli s. A., til hvilken Tid Skibet skulde indfinde sig i en udenlandsk Havn, som nærmere skulde bestemmes. Disse Forhandlinger, hvorunder det af Rhederen blev meddelt, at „Zephyr" da laa i Aarhus og derfra skulde til St. Petersburg med Ladning, førte til Oprettelsen af et Certeparti mellem dem af 4 Juni s. A., hvorefter „Zephyr" senest den 31 Juli s. A. skulde være lastefærdig ved en nærmere opgiven Plads i Firth of Forth — denne Plads blev senere bestemt til at være Dysart —, og skulde „Zephyr", efter der at have indtaget fuld Last, afgaa med samme til Eyrarbakki og, efter derpaa at have losset og atter lastet sammesteds, bringe den ny Ladning til dens Bestemmelsessted, som nærmere vilde blive opgiven i en af Indstævnte fastsat Ordrehavn i Skotland eller Irland. Ladningens Størrelse ansloges til 230 Tons à 2000 Pd. og bestemtes Fragten til 26 Kr. for hver netto Registerton in full for Rejsen frem og tilbage. Der skulde tilkomme Befragteren 14 løbende Dage til Skibets Expedition paa Island, hvis det ankom dertil efter den 17 August s. A., ankom det derimod inden den 17 skulde det expederes fra Island inden den 31 s. M., til Udlosning paa sidste Losseplads bestemtes 10 Arbejdsdage. Ved Besejlingen af Eyrarbakki skulde der ved Ind- og Udsejling benyttes Dampbaad; dog blev dette at undlade efter Bestemmelse af Indstævntes Agent der, men i saa Fald skulde der af Indstævnte betales Skibet $^1/_2$ % af dets Assurancesum (12 000 Kr.) for Indsejling og ligeledes for Udsejlingen.

Da Certepartiet blev oprettet, laa „Zephyr", som allerede omtalt, i Aarhus og lastede Kultjære, det afgik derfra den 8 Juni 1903 til St. Petersburg, hvor det ankom den 23 Juni og fik losset fra den 26 s. M. til den 1 Juli. Skibet blev derpaa den 3 Juli bugseret til Kronstadt, hvor det lykkedes samme at faa en Trælast til Grangemouth ved Firth of Forth, som det indtog i Dagene fra den 6 til den 15 Juli. Paa Grund af haardt Vejr kom det dog først til at afgaa derfra den 18 Juli og først den 24 Juli passerede det Falsterbo (— paa Vejen var det gaaet nogle Timer ind ved Rønne og havde provianteret —). Den 29 Juli rundede det Skagen, men paa Grund af Modvind og Storm naaede det derpaa først den 11 August ind til Grangemouth, hvor det saa (paa Grund af Regn og manglende Lægtere) lossede til den 19 s. M., hvorpaa det den 20 August blev bugseret til Dysart, hvor det saaledes først den 21 August kunde begynde at indtage den for samme bestemte Kullast.

Efter at have indtaget denne Last afgik „Zephyr" den 26 August fra Dysart, men skønt Skibet den 13 September var naaet op ved Vestmanøerne ikke langt fra Eyrarbakki, naaede det paa Grund af Vejrliget (Vindforhold og Taage) først den 27 September at komme ind dertil, bugseret af en Indstævnte tilhørende dertil bestemt Damper „Oddur". „Zephyr" blev derpaa udlosset til den 2 Oktober, indtog saa en Ladning Uld til den 7 Oktober og afgik, efter den 8 Oktober paany at være udbugseret af Eyrarbakki Havn ved „Oddur", med nævnte Ladning til Liverpool, hvor den ankom den 3 November og lossede samme, hvornæst der foregik Opgørelse af Fragtforholdet.

Den 17 Juli 1903 havde Sagsøgeren gennem den Forretning her, der var Mellemmand mellem ham og Indstævnte, ladet denne vide, at han formodede, at „Zephyr" i de Dage var afsejlet fra Kronstadt — den afsejlede som foran anført derfra den 18 Juli — hvad Indstævnte ved sin Prokurist (han selv var da bortrejst) besvarede derhen, at Indstævnte beklagede „Zephyr"s Forsinkelse, protesterede og forbeholdt sig sin fulde Ret i Følge Certepartiet. Den 28de Juli skrev Sagsøgeren i den Anledning, at han havde modtaget Meddelelsen om Protesten, men haabede at det ikke havde noget at betyde, og at Certepartiet dog ikke var saaledes bindende for en bestemt Dag, idet han iøvrigt meddelte, at Skibet netop lige forud var passeret gennem Sundet, og i et Brev af 31 Juli gentog Sagsøgeren, at han haabede, at Forsinkelsen, omend kedelig, ikke vilde medføre nogen Gene, og at alt vilde gaa i Orden, samt at han vilde telegrafere, naar Skibets Ankomst til Dysart erfaredes. Paa disse to Breve svarede Indstævnte ikke, og der sees ikke at være vexlet nogen Meddelelse mellem Parterne, hverken lige efter den 31 Juli eller ved Skibets Ankomst til Grangemouth eller efter dets Ankomst til Dysart den 21 eller inden dets Afgang derfra den 26 August saa lidt som senere, før Fragtopgørelsen skulde ske i November Maaned 1903 efter „Zephyr"s Losning i Liverpool.

Indstævnte nægtede da overfor Skibets Kaptajn at udbetale et saa stort Beløb af den beregnede Fragt, som han mente, at der tilkom ham i Godtgørelse for Tab foranledigede ved „Zephyrs" forsinkede Ankomst til Dysart o.s.v. Sagsøgeren begærede efter at have erfaret dette ved Skrivelse af 16 November hele Restfragten udbetalt og, da Indstævnte vægrede sig ved at efterkomme dette og endelig tilbageholdt et Beløb af 1699 Kr. 61 Øre — samtidig med at hævde, at der egentlig tilkom ham en ikke lidet større Erstatning — paastævnede Sagsøgeren den 28 Marts 1904 nærværende Sag, hvorunder han har fordret sig tilkendt de nysnævnte 1699 Kr. 61 Øre med 5 % Rente deraf fra Stævningens Dato foruden Sagens Omkostninger. Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger subsidiært tilkendt et noget mindre Beløb i Erstatning og altsaa i alt Fald frifunden mod at betale et saa meget mindre Beløb end det paastævnte.

Det af Indstævnte krævede Erstatningsbeløb omfatter dels 1115 Kr. 50 Øre, som han havde maattet betale mere i Assurance af sine fra Eyrarbakki afsendte Varer, idet der beregnedes en procentvis Forhøjelse af Assurancen, jo senere Skibe afgaar særlig fra visse Havne paa Island efter den 31 August, dels 419 Kr. 94 Øre, som Indstævnte vil have havt i forøgede Udgifter til Bugserdamperen „Oddur", som han havde maattet holde til Disposition for „Zephyr" under Hensyn til de vanskelige Besejlingsforhold ved Eyrarbakki, medens den ellers havde kunnet oplægges langt tidligere, dels endelig 164 Kr. 17 Øre, som han havde maattet betale i Pakhusleje etc. i Dysart og mistet i Renter ved sine Varers forsinkede Afsendelse; han har dertil føjet, at han iøvrigt havde havt yderligere Tab ved, at han som Følge af Forsinkelsen havde faaet en lidt lavere Pris for sine afsendte Varer, og ved at „Zephyr" havde indtaget noget færre Varer, end den skulde, samt ved at han havde maattet holde et ham selv tilhørende Skib „Vonin" til Disposition for det Tilfælde, at „Zephyr" helt udeblev.

Overfor det saaledes anførte har Sagsøgeren hævdet, at den indtraadte Forsinkelse aldeles ikke skyldtes ham, der havde været fuldt berettiget til at indtage ny Ladning i Kronstadt, som sket, eller Skibet, da dette desuagtet godt havde kunnet naa Dysart til den 31 Juli 1903, hvis ikke Vind og Vejrforholdene havde stillet sig meget ugunstig (— at „Zephyr" var gaaet nogle Timer ind til Rønne havde været uden al Betydning —). Iøvrigt vilde Skibet, selv om det var kommet til Dysart den 31 Juli i Stedet for den 21 August, dog som Forholdene stillede sig, formentlig ikke havde kunnet naa Eyrarbakki før ind i September og Indstævnte vilde derfor alligevel have havt en større Del af de ham omtalte Tab, hvorhos Indstævnte slet ikke havde behøvet at holde „Oddur" og „Vonin" til Disposition.

Men Sagsøgeren har derhos fremhævet, at ligesom Indstævnte ikke havde hævet Kontraktforholdet paa Grund af „Zephyr"s for sildige Ankomst til Dysart i Henhold til Sølovens § 111,

saaledes havde Indstævnte heller ikke overensstemmende med nævnte Paragraf paa behørig Maade taget det nødvendige Forbehold, naar han overhovedet vilde kræve den der omhandlede Erstatning, hvad der ingenlunde, som af Indstævnte anført, kunde siges at være sket ved hans ovenforomtalte Skrivelse af 26 Juli og heller ikke kunde siges at være erkendt ved Sagsøgerens ligeledes omtalte Skrivelser af 28 og 31 Juli 1903.

I dette sidste findes der nu ogsaa at maatte gives Sagsøgeren Medhold. Indstævntes Skrivelse af 26 Juli 1903 kan ikke erkendes at have indeholdt et saadant Forbehold om Erstatning, som omhandles i Sølovens § 111, 3 Stykke, hvad heller ikke kan siges at være i sin Tid indrømmet af Sagsøgeren, men Indstævnte, der derefter forholdt sig ganske taus, maatte, naar han ikke vilde hæve Befragtningsforholdet efter Udløbet af den 31 Juli s. A., hvortil han havde været berettiget, udtrykkelig have taget Forbehold om Erstatning for Følgerne af Forsinkelsen, inden „Zephyr" den 21 August begyndte at indtage Ladning.

Sagsøgerens Paastand vil derfor blive at tage til Følge, dog at Sagens Omkostninger hæves uden at der findes Anledning til at komme nærmere ind paa de øvrige fremdragne Momenter.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Grosserer J. R. B. Lefolii hersteds, bør til Sagsøgeren Skibsrheder W. Rønne i Rønne betale de paastævnte 1699 Kr. 61 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 28 Marts f. A. til Betaling sker, inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Sagens Omkostninger hæves.

N. Madvig.

A. Abrahamson. *Chr. Hasselbach.*

H. V. Petersen. *L. C. Kraemer.*

39.

Christiania Sjøret, den 5 Juni 1905.

„Tren"s Rederi ved A. O. Roughtvedt
(Advokat Bredal)

mod

Sjøforsikringsselskabet „Ægir"
(Advokat Flood).

En Kondemnation af et Seilskib ansees forbindende for Assurandøren af Fragtforskud og Extraudstyr, fordi Omkostningerne ved Reparationen maatte antages at overskride Forsikringsværdien, der med begge Parters Samtykke fastsattes under Sagen ved Rettens Skjøn, jfr. den norske *Sjøforsikringsplans § 73.*

Besparede Udgifter, ved at Reisen ikke fuldførtes paa Grund af Forlis, antages i sin Helhed at maatte fratrækkes Restfragten til Bestemmelse af Restfragtassurandørens Ansvar, jfr. *den nævnte Plans § 86*, saaat ingen proportionsmæssig Fordeling af de reddede Udgifter over Restfragt og definitivt betalt Fragtforskud finder Sted.

Ved to Policer af 12 Februar 1904 forsikrede Sjøforsikringsselskabet „Ægir" for Herr A. O. Roughtvedt Restfragt og Udstyr pr. Brig „Tren" for henholdsvis Kr. 925.00 og Kr. 600.00. „Tren" afgik samme Dag fra Bøle pr. Skien bestemt for Middlesbrough, men grundstødte allerede den paafølgende Dags Morgen og indkom om Eftermiddagen til Kragerø som Nødhavn. Her blev Skibet kondemneret den 2 Marts 1904, idet Sjøretten udtalte, „at den lidte Skade var saa betydelig, at det hverken vilde være tilraadeligt eller forsvarligt at reparere Skibet, da Omkostningerne ved en saadan Reparation langt vilde overskride Skibets Værdi i repareret Stand. — Skibets Værdi i skadelidt Tilstand ansættes af Sjøretten til Kr. 1 200.00. Omkostningerne ved at sætte Skibet i nogenlunde sjødygtig Stand vil efter Sjørettens Skjøn mindst andrage til Kr. 3 500.00". —

Da der opstod Uenighed om, hvormeget „Ægir" pligtede at udrede, har „Tren"s Rederi ved A. O. Roughtvedt nu ved Sjøretsstevning berammet 23 August 1904 anlagt nærværende Sag mod Sjøforsikringsselskabet „Ægir" ved dets Generalagent Herr Joh. Wesmann og har — efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling — paastaaet sig tilkjendt hos Indstævnte Kr. 1 122.93 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har principalt paastaaet hel Frifindelse, subsidiært Frifindelse mod at betale Kr. 166.36 eller subsidiært Kr. 166.36 + Kr. 264.54, tilsammen Kr. 430.90 og i alle Tilfælde sig tilkjendt Sagsomkostninger.

Det bemærkes foreløbig, at det efter Proceduren er paa det rene, at den tegnede Forsikring vedkommende „Udstyr" skal gjælde „Extraudstyr" (kfr. Sjøforsikringsplanens § 15, anden Passus).

Citantskabets Paastand støtter sig til en af Dispachør Carl Hansen udarbeidet Beregning, hvorefter Indstævnte skulde tilsvare:

a) Tab paa Restfragt . . . . . Kr. 579.64
b) Tab paa Extraudstyr . . . . . „ 543.29

Tilsammen Kr. 1122.93

Indstævntes subsidiære Paastande støtter sig derimod til to af Dispachør Konstantin Herlofson udarbeidede Beregninger, hvorefter Indstævnte alene skulde tilsvare:

a) Tab paa Restfragt . . . . . Kr. 166.36
b) Tab paa Extraudstyr . . . . . „ 264.54

Tilsammen Kr. 430.90

Indstævntes principale Paastand om hel Frifindelse er bygget paa to Indsigelser, nemlig:

1) at A. O. Roughtvedt har tegnet Forsikringerne i eget Navn og for egen Regning, uagtet han hverken var Eier af eller Parthaver i Skibet, — og
2) at Kondemnationen er uforbindende for Selskabet.

Med Hensyn til den første af disse to Indsigelser har Citanten anført, at Roughtvedt tegnede Forsikringerne efter Ordre fra den bestyrende Reder og for Rederiets Regning. Denne Anførsel kan ikke seés at være benegtet fra Indstævntes Side og maa derfor betragtes som værende in confesso. Hvad Indstævnte derimod paaberaaber sig er, at der ikke i Policerne er indtaget nogen Bestemmelse om, at Forsikringerne tegnedes for Rederiets Regning. Citanten anfører herom, at Roughtvedt udtrykkelig gjorde Indstævntes Agent Flood, der paa Indstævntes Vegne afsluttede Forsikringskontrakterne, opmerksom paa, at Ugelstad i Brevik var bestyrende Reder, og at han — Roughtvedt — alene var Leverandør, samt at det var efter speciel Konferance med Flood, naar Policerne alligevel udfærdigedes paa Roughtvedts, og ikke paa Rederiets, Navn. — Indstævnte derimod anfører, at Flood ingen Erindring har om, at det blev sagt ham at Ugelstad i Brevik var bestyrende Reder eller om at det var efter Konferance med ham, at Policerne udfærdigedes som skeet; videre anføres det, at Flood hverken havde nogen Rede paa eller gjorde sig nogen speciel Tanke om enten Skibets Eierforhold eller Roughtvedts Forhold til Skibet.

Citanten paastaar forøvrigt, at det hverken efter Sjøfartsloven eller efter Sjøforsikringsplanen er nogen nødvendig Betingelse for Gyldigheden af en Forsikring for fremmed Regning at dette Moment er udtrykkelig angivet, medens Indstævnte hævder, at manglende Oplysning om dette Moment ubetinget gjør en Forsikring ugyldig, naar den senere viser sig at være tegnet for fremmed Regning og henviser herom specielt til Professor Stangs kontratrykte Forelæsning om Forsikringsret Pag. 135 flg.

Jeg finder det imidlertid ikke nødvendigt at udtale mig om Forstaaelsen af de her henhørende Bestemmelser, idet det efter

de forhaandenværende Omstændigheder synes lidet tvivlsomt, at Forsikringerne maa opfattes som tegnede for Rederiets Regning. Hvis man ikke godtager Roughtvedts Forklaring, kan man ialfald ikke komme længere end derhen, at det ikke har været omtalt mellem Roughtvedt og Flood, for hvis Regning Forsikringerne tegnedes. Men naar Flood ikke engang fandt det nødvendigt at faa nogen Oplysning herom, kan dette efter Forsikringernes egen Art alene forklares deraf, at han gik ud fra som selvsagt, at Forsikringerne skulde gjælde for Rederiets Regning. Og nogen Grund til at tro, at Roughtvedt var Eneeier af Skibet, kunde Flood ialfald ikke have. Flood maatte derfor være paa det Rene med, at Forsikringerne ialfald ikke direkte tegnedes for Roughtvedts personlige Regning, men for Rederiets og dette maa i heromhandlede Henseende være tilstrækkeligt. Da det var Flood, som paa Indstævntes Vegne afsluttede Forsikringskontrakterne og udfærdigede Policerne, og da hans Bemyndigelse heller ikke er bestridt, maa Indstævnte ogsaa i heromhandlede Henseende være bunden ved Floods Optræden.

Vistnok synes meget at tyde paa, at Roughtvedt tegnede Forsikringerne som skeet for derved faktisk at beskytte sine egne Interesser som Leverandør til Skibet af Proviant og øvrige Skibsfornødenheder (kfr. den som Dok. 5 ad 3 fremlagte Regning), men dette kan ikke have nogen Indflydelse paa Forsikringernes retslige Karakter. Efter det anførte finder jeg derfor heller ikke nogen Grund til at komme ind paa Citantskabets subsidiære Paastand om, at Forsikringerne maa være gyldige, selv om de betragtes som tegnede for Roughtvedts egen Regning, idet Rederiet skal have indrømmet ham Sikkerhedsret i Fragt og Udstyret, — en Sikkerhedsret, hvis Gyldighed Indstævnte paa sin Side har bestridt (kfr. forøvrigt Bemærkningerne i Platou Sjøret Pag. 548—549 og i Tidsskrift for Retsvidenskab for 1902 Pag. 136—137 og Stang l. c. Pag. 107).

Med Hensyn til den anden Indsigelse fremholder Indstævnte, at Kondemnationen den 2 Marts 1904 ikke er bindende for Selskabet. Betingelsen herfor er nemlig efter Sjøforsikringsplanens § 73 c, at Reparationsomkostningerne mindst andrager til Skibets Forsikringsværdi. Men dels er der under Besigtelsesforretningen i Kragerø den 2 Marts 1904 ikke afgivet noget Skjøn over Forsikringsværdien, dels skal efter § 73 c sidste Passus et saadant Skjøn optages paa Assurandørens Hjemsted. Som Hjemsted maa her betragtes Kristiania, idet dette er Indstævntes Domicil her i Landet.

Citantskabet har derimod hævdet, at Kondemnationen i Kragerø i sig selv maa være afgjørende.

Jeg antager imidlertid, at Indstævnte i dette Punkt maa gives Medhold, idet jeg finder de af Indstævnte fremholde Grunde afgjørende.

Da imidlertid Citantskabet subsidiært har forlangt Forsikringsværdien ansat ved Skjøn af Retten under nærværende Sag, og da Indstævnte har meddelt sit Samtykke hertil, antages intet

at være til Hinder for at saa sker. Under Henvisning til de af Citantskabet efter Veritasregistret meddelte Oplysninger (se Dok. 5 Pag. 10) og hvoraf specielt nævnes, at Skibet er bygget i 1860, var uklassificeret og havde en Tonnage af ca. 200 Reg. Tons, samt til at Skibet i Juli 1903 indkjøbtes for £ 120.— — (se Dok. 7 Pag. 8), antages Forsikringsværdien efter en foreløbig Konference med Rettens øvrige Medlemmer at burde ansættes til Kr. 2 000.00. Paa den anden Side er Reparationsomkostningerne ved at sætte Skibet i nogenlunde sjødygtig Stand under Besigtelsen den 2 Marts 1904 ansat til Kr. 3 500.00. Dette Skjøn sees at være baseret paa en specificeret Dykkerrapport, og der synes efter nærværende Rets Opfatning ikke at være nogen Grund til at betvile, at det anførte Beløb vilde vise sig nødvendigt. Efter det saaledes anførte maa derfor Skibet ogsaa i Forhold til Indstævnte ansees egnet til at kondemneres.

Ligeoverfor Forsikringen vedkommende Extraudstyr gjør Indstævnte derhos særskilt gjældende, at Agent Flood alene havde tegnet denne Police med Forbehold af Selskabets Approbation og at Indstævnte derfor maa være berettiget til at afvise samme.

Citantskabet giver her følgende Fremstilling: Fredag den 12 Februar ca. Kl. 3 om Eftermiddagen (se Dok. 11 ad 3) begjæres Forsikringerne, idet der gjøres opmærksom paa, at Skibet skal afgaa om Aftenen. Hertil svares, at der skal gives Besked om en Times Tid. Om en Times Tid kommer saa Policerne med en Følgeskrivelse (Dok. 3 ad 3), hvori det heder: „Hermed Policen for Restfragt Kr. 37.00. Endvidere har jeg taget Udstyret Kr. 24.00, men dette sidste under Forbehold af, at mit Selskab anerkjender samme, hvad jeg haaber skal ske". — Først Mandag den 15 Kl. 3 om Eftermiddagen faar Roughtvedt et Brev fra Flood, der underretter om, at han fra „Ægir" samme Dag Kl. $12^1/_2$ har faaet Telegram om, at Forsikringerne — altsaa begge — er forkastede. Men da havde „Tren"s Forlis allerede siden Søndag Morgen været at læse i Aviserne. Citantskabet finder efter det anførte, at Annulationen den 15 Februar kom altfor sent.

I den nævnte Skrivelse fra Agent Flood af 15 Februar (Dok. 8 ad 3) udtaler denne bl. a. følgende: „Jeg maa herved desværre meddele Dem, at jeg netop nu Kl. $12^1/_2$ faar Telegram fra „Ægir", at den ikke vil anerkjende Tegningen af „Tren"s Restfragt og endmindre Extraudstyr. — De ved ifølge mit Brev af 12 August har jeg kun taget Udstyrsfragten (formentlig = Udstyrsforsikringen) under Betingelse af, at jeg kunde faa Vedkommende til at anerkjende samme, saa denne Forsikring udgaar, og jeg skal betale Dem Præmien tilbage, medens jeg haaber, at jeg faar Fragtforsikringen til at staa for „Ægir"s Regning". —

Agent Floods Skrivelse af 12 Februar til Selskabets Generalagent indeholder følgende: „Tren". „Jeg har taget Risikoen paa „Tren", fordi den er udmærket og De vil se, at jeg har faaet en overordentlig høi Præmie, 4 %. Fartøiet er 'et godt, stærkt Fartøi, bygget i Rostock 1840, gaar med fuld Last af —

— — (?). Dens Last og Fragtforskud er assureret i Ocean til $3^1/_2$, og den har privat Besigtigelse med B 1., dette blev mig idag opgivet af Oceans Agent — — — (?). Skulde der nu være noget i Veien fra „Ægirs" Side, saa faar De dække den i et andet Selskab, hvilket jo umulig kan være vanskelig med en saadan Præmie".

Generalagentens Svarskrivelse af 13 Februar indeholder følgende: „Netop modtaget deres andet Ærede af 12 ds. med Liste over Forsikringen pr. „Tren" og skal oplyse, at jeg har forsøgt at afdække denne Risiko gjennem en af mine andre Forbindelser. — Da Skibet er bygget i 1840, kan det vel ei være en saa særdeles fin Risiko. Naar lignende Risikoer forekommer, bedes De godhedsfuldt at forespørge, om Selskabet vil overtage disse, og ei uden videre acceptere Risikoen paa Fragter og Udstyr, som de kjender til, at „Ægir" ei overtager.

Generalagentens Telegram til Flood af 15 Februar er saalydende: „Tren". „Ingen mine Forbindelser ønsker denne Risiko, da Skibet uden Klasse".

Citantskabet hævder, at da Flood lovede Svar om en Times Tid, maatte Forudsætningen være, at Selskabets Godkjendelse indhentedes enten pr. Telegraf eller pr. Telefon. Indstevnte derimod bestrider Tilstedeværelsen af nogen saadan Forudsætning. Selv bortseet fra denne Uklarhed synes det imidlertid lidet tvilsomt, at Indstevnte maa være bunden ved Policen, naar Tilbagekaldelse ikke kommer før Mandag Eftermiddag. Det er ikke bestridt, at Flood var bekjendt med, at Skibet skulde afgaa allerede Fredag Aften. Det var derfor indlysende, at Roughtvedt maatte kunne vente Besked snarest muligt, hvis det var Indstevntes Mening at benytte sig af Forbeholdet i Floods Skrivelse af 12 Februar. Særlig maatte dette gjælde, naar som her Policen allerede var udfærdiget. Det længste Tidsrum for Selskabet maatte derfor have været, hvis det strax Lørdag Morgen havde sendt Agenten Tilbagekaldelse pr. Telegraf eller Telefon. Naar saa ikke skete, synes dette at have sin naturlige Forklaringsgrund deri, at Flood i sin Oversendelsesskrivelse af 12 Februar intet nævnte om det af ham tagne Forbehold, hvorfor Generalagenten ogsaa i sin Svarskrivelse af 13 Februar sees at gaa ud fra, at Forsikringerne er endelig og ubetinget accepteret. Men dette Forhold maa være Roughtvedt og Citantskabet uvedkommende. Naar Annullationen eller Refusionen først indløber til Roughtvedt Mandag den 15 Februar om Eftermiddagen maa Citantskabet derfor være berettiget til at tilbagevise dette som altfor sent. Ogsaa denne Indsigelse vil derfor være at forkaste.

Subsidiært har Indstevnte under Henvisning til Dispachør Herlofsons Erstatningsberegninger gjort forskjellige Indsigelser angaaende Størrelsen af Erstatningsansvaret. Foruden endel skjønsmæssige Afvigelser mellem Dispachør Hansens og Dispachør Herlofsons Beregninger, hvorom mere nedenfor, er der specielt Tvist om, i hvilken Udstrækning de ved Reisens Afbrydelse for Rederiet besparede Udgifter skal komme til Fradrag i Restfragt-

forsikringen. I Herlofsons Erstatningsberegning er de besparede Udgifter i sin Helhed fradraget i Restfragtforsikringen. I Hansens Erstatningsberegning er de nævnte Udgifter derimod fordelte med et forholdsvis Beløb paa Forskudsfragten og paa Restfragten. Som Begrundelse herfor paaberaaber Dispachør Hansen sig, at den i flere Assuranceselskabers Policer indtagne Klausul, saalydende: „Naar der er tegnet Forsikring paa Restfragt, gaar be„sparede Udgifter jfr. Pl. § 85 i sin Helhed i Afdrag paa Rest„fragten", *ikke* er optaget i heromhandlede Police paa Restfragt.

Spørgsmaalet beror paa en Fortolkning af Planens § 86 jfr. § 85. Jeg antager, at disse Bestemmelser maa forstaaes overensstemmende med den af Dispachør Herlofson (og Indstevnte) hævdede Opfatning. I § 86 første Passus bestemmes, at med en enkelt Undtagelse, som her ikke kommer i Betragtning, skal ved Forsikring af Restfragt Afdrag ske efter § 85. Denne Bestemmelse, som er ny i Planen af 1894 sammenholdt med den tidligere gjældende Plan af 1881, maa efter Planens § 86 sidste Passus naturligen fortolkes derhen, at Afdrag for besparede Udgifter skal ske saaledes, at den Forsikrede skjønnes at faa et saa stort Beløb i beholden Fragt, som om Reisen var fuldført uden Ulykkestilfælde. Efter Proceduren er det imidlertid paa det rene, at der ligeoverfor den Forsikrede (ɔ: Rederiet) ikke er Adgang til at gjøre nogen Afkortning i Forskudsfragten for nogen Del af de besparede Udgifter. Rederiet vilde følgelig, hvis de besparede Udgifter kun for en forholdsvis Andel skulde komme i Afdrag ved Forsikring af Restfragten, faa et større Nettoudbytte end om Reisen var fuldført uden Uheld, — saaledes som Indstævnte under Sagen ved specielle Exempler har fastslaaet. Det skjønnes ikke rettere end at dette Resultat vilde stride ligesaameget mod Bestemmelsernes Ordlyd som mod Forsikringens Aand og Indhold, idet Tanken med enhver Forsikring jo er den, at den Forsikrede derved skal kunne beskytte den økonomiske Interesse, som vedkommende Begivenhed — in casu Reisens heldige Fuldendelse— har for ham. For det her antagne Resultat taler ogsaa den faktiske Omstændighed, at de besparede Udgifter regelmæssig — for ikke at sige undtagelsesfrit — skulde dækkes af Restfragten.

Med Hensyn til de skjønsmæssige Afvigelser mellem Dispachør Hansens og Dispachør Herlofsons Beregninger er der under Proceduren alene fremdraget Spørgsmaalet om Reisens sandsynlige Varighed, samt om hvor meget der skal beregnes som nødvendigt Udstyr for den paabegyndte Reise.

Reisens sandsynlige Varighed (indtil endt Udlosning) har Dispachør Hansen sat til 12 Dage, Dispachør Herlofson derimod til 18 Dage. Under Hensyn til Aarstiden, Skibets Størrelse og Alder, antager man, at Varigheden ikke bør sættes lavere end til 18 Dage.

Som nødvendigt Udstyr for den paabegyndte Reise har Dispachør Hansen beregnet Kr. 221,00, Dispachør Herlofson derimod Kr. 546,50. Man antager efter Omstændighederne, at forsvarlig Proviant for Reisens sandsynlige Behov (kfr. Sjøforsikringsplanens § 15) kan ansættes til et Beløb af Kr. 300,00.

Med Hensyn til de øvrige skjønsmæssige Afvigelser, som ikke har været omhandlet under Proceduren, og hvorom der forøvrigt heller ikke paa anden Maade er fremskaffet nogen Oplysning, antager man, at Værdien af reddet Proviant bør sættes til Kr. 100,00 og Udgifter paa Bestemmelsesstedet til Kr. 360,00. (Man bemærker forøvrigt, at naar Dispachør Herlofson i sin Beregning angaaende Extraudstyrsforsikringen fradrager Kr. 35,46, maatte under enhver Omstændighed den tilsvarende Rettelse være foretaget i hans Beregning vedkommende Retsfragtforsikringen).

I Henhold til det anførte opstilles følgende Beregning over Indstævntes Ansvar, idet bemærkes, at Forsikringssummen saavel for Restfragt som for Extraudstyr overstiger Forsikringsværdien.

Restfragten andrager til		Kr. 896,42
Skibets samlede Udstyr	Kr. 846,50	
fradrages for ordinært Udstyr	„ 300,00	
hvorefter Extraudstyret andrager til.....		„ 546,50
	Tilsammen	Kr. 1 442,92

Heri fragaar (jfr. Planens §§ 85 og 86):

1) Værdien af reddet Proviant...	Kr. 100,00	
2) Udgifter paa Bestemmelsesstedet	„ 360,00	
3) Mandskabshyre i 18 Dage ...	„ 208,30	
4) Kapteinens Kaplak	„ 61,76	
		„ 730,06
	Restansvar	Kr. 712,86

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Konklusion:

Indstævnte, Sjøforsikringsselskabet „Ægir" ved dets Generalagent Joh. Wesmann, bør til Citantskabet, Brig „Tren"s Rederi ved A. O. Roughtvedt betale Kr. 712,86 — syv Hundrede og tolv Kroner otteti sex Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 28 August 1904, til Betaling sker, men bør forøvrigt for Citantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udredes inden 8 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

27—5 og 3—6—1905.

M. C. Backer,
kst.

Enig: *Hans C. Stephensen.*
Ligesaa: *Harald Haugen.*

Indhold: 37. Tønsberg Sjøret: Bark „Caleb"s Rederi mod Den vestfoldske Skibsassuranceforening: Afdeling for Seilskibe. 38. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Skibsreder W. Rønne i Rønne mod Grosserer J. R. B. Lefolii. 39. Christiania Sjøret: „Tren"s Rederi ved A. O. Roughtvedt mod Sjøforsikringsselskabet „Ægir".

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 14	Aargang VI	1905

40.

Kungl. Maj:ts utslag, den 26 April 1905.

Stadsfiskalen G. A. Jönsson

mot

Sjökaptenen Adolf Landergren.

Fartygsbefälhafvare ådömes ansvar enligt *1 och 3 §§ i Förordningen angående lotsverket* för försummelse att anlita kronolots.

Efter angifvelse af Lotskaptenen Karl Sundholm yrkade Stadsfiskalen G. A. Jönsson vid Rådstufvurätten i Söderhamn ansvar å befälhafvaren å ångfartyget „Germania“ Adolf Landergren för det han vid sex olika tillfällen år 1902 under färd från Söderhamn till utrikes ort passerat lotsleden Söderhamn — till sjös utan anlitande af kronolots.

Landergren vidgick att han nämnda sex dagar afgått från Söderhamn till Lübeck med ånfartyget „Germania“ utan att anlita lots. Orsaken, hvarför han icke användt lots, ehuru han med

fartyget passerat genom allmänna lotsleder i skärgården utanför Söderhamn, hade varit den, att han gått derstädes så många gånger och derför varit så hemmastadd i skärgården att han ansett det obehöfligt att anlita kronolots. Då emellertid Landergren icke velat undandraga sig att erlägga stadgade lotsafgifter, utan redan erlagt sådana, yrkade han ogillande af åtalet.

På kallelse af åklagaren närvoro vid Rådstufvurätten Lotskaptenen Sundholm och Öfverlotsen Gustaf Axner, hvilka fordrade ersättning för sin inställelse.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 10 November 1902:

Enär Landergren erkänt, att han med det af honom förda ångfartyget „Germania" vid utgående från Söderhamn till utrikes ort den 31 Maj, den 20 Juni, den 11 och den 31 Juli, den 12 September och den 4 Oktober 1902, hvarvid inom Söderhamns skärgård varande lotsleder passerats, icke anlitat kronolots för sitt fartygs vägledning,

pröfvar Råstufvurätten, i förmåga af 1 och 3 §§ i Förordningen angående lotsverket den 15 Februari 1881, rättvist döma Landergren att för en hvar af ofvanberörda sex förseelser böta 60 kronor, tillhopa 360 kronor, som skola tillfalla lotsverkets enskilda pensionskassa; och skall Landergren godtgöra kostnaden för Sundholms inställelse med 68 kronor 60 öre och Axners inställelse med 4 kronor 70 öre.

Landergren besvärade sig i Svea Hofrätt.

Hofrätten (Hrr. *von Oelrich, Löfgren* och *Billman*) fann i utslag den 29 April 1903 ej skäl att i Rådstufvurättens utslag göra annan ändring än att, enär Landergren icke vore lagligen skyldig att godtgöra jämväl Axner för inställelsen vid Rådstufvurätten, Landergren befriades från honom i sådant hänseende ådömt ersättningsskyldighet.

Hofrättsrådet *Ahlgren* var från beslutet i så måtto skiljaktig, att han förklarade sig ej finna skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag.

Landergren fullföljde sina besvär hos Kungl. Maj:t som emellertid ej fann skäl att i Hofrättens utslag göra ändring.

41.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 24 Maj 1905.

Hrr. Hecksher & Søn her som Agenter for det engelske Dampskib „Castanos"
(H.R.adv. Halkier)

mod

Handelsfirmaet Kopp & Clausen
(Overretssagfører Bing).

Modtagerne af et Parti Bomuldsfrøkager m. m., der losses i Kjøbenhavn, ansees forpligtede til at betale Liggedagspenge, særlig fordi den langt hurtigere Losning af Restpartiet i Aarhus, hvor Losningen foregik under omtrent samme Forhold, viste, at Skibet kunde have været udlosset hurtigere. Forsinkelsen skyldtes bl. a., at man i Strid med Kontraktens Bestemmelser uden Kapteinens Tilladelse havde losset en stor Del af Ladningen direkte til Vogne og mindre Seilere, ligesom man intet Hensyn havde taget til Kontraktens Bestemmelse om, at der skulde losses Nat og Dag saavelsom om Søndagen. Det udtales i Dommen, at Modtagerne i Kjøbenhavn ikke var berettigede til at gaa ud fra, at Ladningen dertil var fordelt øverst i alle Skibets 4 Lasterum.

Det engelske Dampskib „Castanos", hjemmehørende i Cardiff og ført af Kaptajn Pyves, med en Nettodrægtighed af 1920 Register Tons, afgik sidst i Oktober 1902 fra Galveston i Nordamerika med en Ladning paa ca. 4150 Tons, hvoraf ca. 100 Tons Mel i Sække (1000 Sække), ca. 150 Tons Bomuld i Baller (633 Baller) og ca. 3900 Tons Bomuldsfrøkager i Sække (ca. 36 000 Sække). Af disse Varer var de 1000 Sække Mel, de 633 Baller Bomuld og 12 852 Sække Bomuldsfrøkager, hvilke sidste udgjorde udgjorde ca. 1600 Tons, i alt altsaa ca. 1850 Tons bestemte hertil København, som Skibet først skulde anløbe, medens Resten (ca. 23 200 Sække Bomuldsfrøkager) derefter skulde losses i Aarhus. Varerne hertil, hvoraf Bomulden af Skibets Agenter her skulde afsendes videre til Rusland, medens Melet var bestemt til et og Bomuldsfrøkagerne til 9 forskjellige Firmaer her, vare alle indladede i Skibets Lastrum Nr. 1 og 4 (Melet og Bomulden øverst), medens Bomuldsfrøkagerne til Aarhus (bestemte til 5 forskellige Modtagere der) vare anbragte i Lastrummene Nr. 2 og 3, men 1750 Sække af dem dog underst i Lastrum Nr. 4. Det er givet, at der var en Luge til Lastrum Nr. 1 paa 24'×14' og til de 3 andre Rum 3 Luger hver paa

26'×14', at de 4 Lastrum havde et Rumfang: Nr. 1 af ca. 57 866, Nr. 2 af ca. 60 238, Nr. 3 af ca. 47 800 og Nr. 4 af ca. 49 753 Kubikfod, og at der var et tidssvarende Dampspil samt en Lossebom ved hver Luge, foruden at der skulde kunne anbringes extra endnu et Hejseapparat ved hver af disse.

Skibet ankom hertil Fredag den 28de November 1902 Kl. 11¼ Formiddag og blev beordret ind i Frihavnen, hvor dets Lossegrejer skulle have været bragte i Orden til Kl. 1 Eftermiddag. Losningen begyndte Lørdag den 29de Kl. 7 Formiddag og fortsattes saa med Undtagelse af Søndag den 30te November, da der ikke arbejdedes, hver Dag fra Kl. 7 Formiddag til 6 Eftermiddag med de sædvanlige Maaltidsafbrydelser: ca. 9 Arbejdstimer hver Dag, til den blev afsluttet her Lørdag den 6te December Kl. ca. 3 Eftermiddag, hvorpaa Skibet afgik til Aarhus, hvor Ladningen dertil blev losset i Dagene fra Mandag den 8de til den 11te December. Under Losningen her blev der de 4 første Arbejdsdage arbejdet med 2 Hold ved hver af de 2 Luger, men de 3 sidste Dage med 3 Hold ved Luge Nr. 1 (Losningen af Luge Nr. 4 var bleven færdig Fredag den 5te December), og var der de sidste to Dage af Losningen her endvidere anbragt 2 Hejseapparater ved Luge Nr. 1 (iøvrigt var det i Skibets Dagbog anført, at Losningen i de senere Dage særlig ved Luge Nr. 1 blev stoppet gentagende en kort Tid ad Gangen, uden at det ses af hvilken Grund).

Firmaet Hecksher & Søn, der vare Damperens „Castanos"s herværende Agenter, havde Mandag den 1ste December tilstillet de forskellige Ladningsmodtagere en Skrivelse gaaende ud paa, at de ifølge deres Konnossementer vare pligtige at lade Losningen foretage saaledes, at der aftoges mindst ialt 750 Tons pr. Dag, og at Skibets Losning her — da Lasten hertil ikke udgjorde 1850 Tons — saaledes, selv om man ikke regnede Fredag den 29de November med, skulde være sluttet senest Tirsdag den 2den Decembers Middag, men at Kaptajnen, da der ifølge Certepartiet var forbeholdt 8 løbende Dage for hele Ladningens (de ca. 4150 Tons') Losning, var villig til at gaa ind paa, at Liggedagene her beregnedes indtil Onsdag den 3die December Middag, saafremt d'Hrr. gik ind paa at have Losningen endt da eller at betale Overliggedagspenge for eventuelt overskydende Tid, hvorimod hans og Skibets Ret forbeholdtes i alle Maader, derunder til at søge Dækning i Ladningen, hvis d'Hrr. ikke tiltraadte dette Forslag. Den 2den December svarede Handelsfirmaet Kopp

& Clausen, der hørte til Modtagerne af Bomuldsfrøkagerne, at, da det efter Oplysninger fra Frihavnen havde vist sig, at „Castanos" efter den Maade, hvorpaa Lasten var stuvet, langt fra var i Stand til at losse 750 Tons pr. Dag, og da de næppe kunde være pligtige at tage hurtigere imod, end Skibet kunde levere, maatte de protestere mod, at de gjordes ansvarlige for eventuelle Overliggedage efter den opstillede Beregning, idet de fra Skibets Ankomst havde været og fremdeles vare i Stand til uden Ophold at tage imod, hvad Skibet kunde levere. Ved Skrivelse af 4de December opfordrede Firmaet Hecksher & Søn under Paaberaabelse af at „Castanos"s Liggedage vare udløbne, Ladningsmodtagerne her til at deponere Overliggedagspenge med 32 £ pr. Dag, idet de bemærkede, at der ikke fra Skibets Side havde været noget til Hinder for Losning om Natten, og henstillede, at det i alt Fald skete i den resterende Tid — hvad dog ikke blev Tilfældet —, samt udtalte, at Retten efter Sølovens § 156 vilde blive benyttet, saafremt det fordrede Depositum ikke blev ydet. Da dette ikke skete, oplagde „Castanos"s Kaptajn 200 Sække Bomuldsfrøkager som Sikkerhed. Der blev imidlertid derpaa truffet en Overenskomst, hvorved de 200 Sække frigaves og det fornævnte Firma Kopp & Clausen paatog sig paa de herværende Ladningsmodtageres Vegne at modtage Søgsmaal til Afgjørelse af Spørgsmaalet om Berettigelsen af Skibets Fordring paa Overliggedagspenge.

Firmaet Hecksher & Søn paastævnede derefter som Agenter for „Castanos" den 27de Marts 1903 nærværende Sag, hvorunder de have paastaaet Firmaet Kopp & Clausen dømt til at betale Overliggedagspenge for $3^1/_2$ Dag à 32 £ pr. Dag med 112 £ eller (beregnet efter Kurs 18.20) 2038 Kr. 40 Øre med 5 % Rente fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger, idet Sagsøgerne have fremhævet, at der var medgaaet $8^1/_2$ Dag til Losningen eller, naar Søndagen den 30te November ikke medregnedes, dog ialfald Fald $7^1/_2$ Dag, og at der, da Losningen her skulde, som tidligere anført, have været fuldført i $2^1/_2$ Dag, saaledes i Virkeligheden var paaløbet 5 Overliggedage, men at Kaptajnen under Hensyn til den ligeledes omtalte Anførsel paa Certepartiet om 8 løbende Dage til Losning af hele Ladningen, som han fremdeles var villig til at gaa ud fra — og hvoraf der, som nævnt, kun var medgaaet 4 Dage i Aarhus —, vilde nøjes med den paastaaede Godtgjørelse for $3^1/_2$ Dag. De Indstævnte have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger. De have

i saa Henseende, ligesom i den ovennævnte Skrivelse af 2den December 1902 anført, paaberaabt sig, at alt, hvad Skibet kunde levere, var blevet modtaget uden Ophold, men at Skibet langtfra havde kunnet levere de omtalte 750 Tons pr. Dag, navnlig fordi Ladningen hertil kun havde været anbragt i de to Lastrum, ikke, som det maatte ventes, øverst i alle 4 Lastrum, men tillige fordi der kun havde været en Lossebom ved hver Luge. Som Ladningen var anbragt, kunde der i alt Fald efter deres Formening ikke regnes med mere end Losning her af højst 375 Tons pr. Dag, og den maatte saaledes, ganske bortset fra alle andre Omstændigheder, derunder at der kun var 1 Lossebom pr. Luge, mindst have taget 5 Dage, og, da den faktisk kun tog $6^1/_2$ Dage, kunde der saaledes i alt Fald høist blive Tale om $1^1/_2$ Overliggedag, hvorfor de Indstævnte ogsaa subsidiært have paastaaet sig kun dømte til at betale enten 48 £ eller 873 Kr. 70 Øre eller et af Retten fastsat Beløb.

Som Bevis for, at Losningen ikke kunde være foregaaet hurtigere, end det skete, have de Indstævnte særlig paaberaabt sig en efter deres Begæring ved tvende af Retten udmeldte Mænd paa Grundlag af de foreliggende Forhold foretagen Skønsforretning. I denne Forretning, der er dateret den 4de December 1902, udtalte de 2 Mænd, at Losningen af den dem opgivne Ladning fra Lastrummene Nr. 1 og Nr. 4 med 1 Lossebom og 2 Hold ved hver Luge vilde, naar Ladningen ikke fandtes beskadiget og Vejret ikke lagde Hindringer i Vejen — hvorom der ikke har været Tale — efter deres Skøn med en Arbejdstid — som i Frihavnen — af 9 Timer pr. Dag tage 6 Dage for Lastrum Nr. 4 og $7^3/_4$ Dage for Lastrum Nr. 1.

I de af „Castanos"s Kaptajn underskrevne, i det hele trykte og enslydende Konnossementer, hvis Forskrifter Ladningsmodtagerne ifølge Indholdet underkastede sig ved at modtage Konnossementerne, som om de vare underskrevne af dem selv, indeholdtes der særlig følgende Bestemmelser med Hensyn til Losningen, hvilke Sagsøgerne, som allerede omtalt, have paaberaabt sig: Skibet skulde være berettiget til at paabegynde Losningen umiddelbart efter Ankomsten; Godset skulde tages fra Skibets Takkel lige, som det faldt for under Losningen, og Kaptajnen skulde, hvis det ej skete, være berettiget til at klarere og landsætte det i Pakhus eller paa Bolværk for Modtagerens Regning og Risiko uden forud given Underretning. Hvis der ikke var Mulighed for at gøre dette, skulde den, der ikke modtog sine Varer behø-

rig, betale Overliggedagspenge, saaledes at Skibet indtil Betalingen havde Sikkerhed i Godset. Ladningen skulde modtages uafbrudt Dag og Nat, Søn- og Helligdage, uden Ophold og uden Hensyn til Kontumer. Expeditionen af Leveringerne skulde besørges af Skibets Agenter for Ladningsmodtagernes Regning og Risiko, og hele Ladningen skulde modtages efter et Forhold, der tilstedede, at Skibet lossede ikke mindre end 750 Tons (à 2240 lbs.) pr. Dag paa 24 Timer, eller ogsaa skulde der betales Overliggedagspenge til Skibet for hver løbende Dag, som Skibet blev opholdt, med 4 d pr. Nettoregisterton (— 1920×4 d = 32 £ —). Hvis Modtagerne af den øverste Del af Ladningen ikke aftog samme saa hurtig, at der levnedes de øvrige Modtagere tilstrækkelig Tid til at aftage deres Gods behørig, skulde disse kunne gøre hine ansvarlige for de derved foraarsagede Overliggedagspenge. Alt Gods skulde leveres over Pakhus til Sortering efter Mærker og Tal, og Levering direkte fra Skib til Jernbanevogne og andre Vogne eller til Lægtere o.s.v. kunde ikke forlanges af Modtagerne, idet det derimod stod Skibet frit at tilstede saadant, hvis det lod sig gøre uden Ophold for samme.

Det er under Sagen oplyst, at de 633 Baller Bomuld og de 1000 Sække Mel samt 1826 Sække af Bomuldsfrøkagerne, der bleve lossede her fra „Castanos", foreløbig bleve anbragte paa Pakhus i Frihavnen, men at derimod 6865 Sække Bomuldsfrøkager fra henholdsvis Lastrummene Nr. 1 og 4 bleve lossede direkte dels til Jærnbanevogne dels til andre Vogne og at 4241 Sække med saadanne Kager fra de samme 2 Lastrum strax kom ombord i nogle Sejlskibe, og er det endvidere oplyst, at Frihavnsselskabet i en Skrivelse til en af de herværende Ladningsmodtagere af 20de December 1902 udtalte, at naar Losningen fra „Castanos" var gaaet saa meget hurtigere i Aarhus, hvor der var blevet losset gennemsnitlig adskillig flere Sække Bomuldsfrøkager pr. Hold om Dagen end her, da var det bl. a. begrundet i, at Ladningstiden der var en Time længere pr. Dag, at Ladningen ikke der skulde fordeles til saa mange Modtagere som her, samt i, at der her var blevet losset saa mange Sække til Vogne og til smaa Sejlere, hvilke sidste sjælden kunde tage mod mere end 400 Sække pr. Hold om Dagen, medens en Jernbanevogn almindeligvis kunde losse ca. 800 Sække pr. Hold om Dagen, og udtalte Selskabet tillige, at, hvis der ikke fra forskellige herværende Modtageres Side var blevet lagt Hindringer i Vejen ved forskellige Krav i saa Henseende ved Varernes Levering, vilde Losningen kunne

have været besørget langt hurtigere her i Frihavnen end i Aarhus.

Efter alt, hvad der foreligger under Sagen, maa Retten være af den Mening, at Sagsøgerens Paastand bliver at tage til Følge. Foreløbig bemærkes det, at de Indstævnte ikke ses at have været berettigede til, som af dem anbragt, at gaa ud fra, at Ladningen hertil vilde være anbragt øverst i alle Skibets 4 Lastrum. Men, ganske bortset derfra, og uanset den oven omtalte Skønsforretning, maa det, da Losningen af de til Aarhus bestemte Varer, der i Virkeligheden efter det fremkomne udgjorde ca. 2400 Tons, kun medtog 4 Arbejdsdage à 10 Arbeidstimer, antages, at Varerne hertil, der efter det fremkomne kun udgjorde henved 1800 Tons, og som for Skibets Vedkommende i det hele foregik under de samme Forhold, som i Aarhus, kunde have været udlossede i alt Fald i $3^1/_2$ Arbeidsdage, à 9 Arbeidstimer, naar de vare blevne modtagne med fornøden Hurtighed, og der synes ikke at kunne være nogen Tvivl om, at Forsinkelsen, som af Frihavnsselskabet fremhævet, hidrørte fra, at den største Del af Varerne her bleve leverede direkte til Vogne og Sejlere, hvortil Skibets Kaptajn ikke ses at have givet sit Samtykke (at nogle af Varerne vare Bomuldsballer kan ikke antages at have haft videre Betydning). Da Skibets Losning her nu i Virkeligheden, selv naar der helt ses bort fra Fredagen den 28de November Eftermiddag og fra Søndagen den 30te s. M. maa siges at have medtaget 7 Dage (Lørdag den 6te December bliver at regne for en hel Dag), maa der altsaa derefter tilkomme Sagsøgeren den fordrede Godtgørelse for $3^1/_2$ Overliggedage. Det bliver derefter unødvendigt at komme ind paa, at de Indstævnte aldeles ikke ses at have taget noget Hensyn til de ovenomtalte Bestemmelser i Konnossementerne om, at Losningen skulde begynde strax efter Skibets Ankomst, og at den skulde foregaa tillige om Søndagen samt baade Nat og Dag — under hvilken Forudsætning Fordringen om Losning af 750 Tons i Døgnet maatte antages at kunne have været opfyldt —, ligesom det ogsaa bliver unødvendigt at komme ind paa, hvilken Betydning det maatte have, at Kaptajnen ikke ses at have ladet fremsætte noget Krav om at efterkomme disse Bestemmelser, særlig heller ikke Bestemmelsen om Natarbejde før den ovenomtalte Skrivelse af 4de Januar 1903, og at Konnossementerne henvise til Lovene for „Skibets"s Flag, hvad ingen af Parterne har omtalt under Sagen.

Sagens Omkostninger findes de Indstævnte at burde betale med 150 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Handelsfirmaet Kopp & Clausen bør til Sagsøgerne: d'Hrr. Hecksher & Søn som Agenter for det engelske Dampskib „Castanos" betale de paastævnte 2038 Kr. 40 Øre med 5 % Renter deraf fra den 27de Marts 1903, til Betaling sker, og 150 Kr. i Sagsomkostninger inden 8 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

42.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 24 Mai 1905.

D'Hrr. Farrar, Groves & Co. i London som Rhedere for S/S „Bardsey"
(H.R.adv. Halkier)

mod

Hr. P. Troensegaard, Kjbhvn.
(H.R.sgfr. Liebe).

Modtagerne af et Parti Varer, der først kom for, da Losningen omtrent var afsluttet, og af hvilket en Del blev bortsolgt for at dække Rederiets Krav paa Liggedagspenge, ansees ikke ansvarlige for Opholdet, fordi dette skyldtes en særlig Fremgangsmaade ved Losningen, hvori Skibets Agenter maatte antages at have samtykket.

I Henhold til Stævning af 8de September 1903 have d'Hrr. Farrar, Groves & Co. i London som Rhedere for Dampskibet „Bardsey" paastaaet Indstævnte: Hr. P. Troensegaard som Indehaver af „Toldbodmøllen" hersteds dømt til i Fragt for et med nævnte Damper til ham her ankommet Parti Hvede paa 8000 bushels (Fragt à 4 d. pr. 60 lbs. ialt 4 773 Kr. 26 Øre) og et Parti Mel paa 250 Sække (Fragt deraf Kr. 603.78), af hvilken Fragt var betalt 4 000 Kr., at betale dem til Rest 1 377 Kr. 04 Øre. Dog have de under Sagen erkendt, at der derfra bør gaa 484 Kr. 60 Øre, som den Indstævnte tilkommende Del af Over-

skudet ved Salg af nogle Varer, som der under Losningen var blevet lagt Beslag paa til Sikkerhed for et Sagsøgerne i Overliggedagspenge tilkommende Beløb af 1 322 Kr. 78 Øre, af hvilke Varer 100 Sække Hvede tilhørte Indstævnte, og Sagsøgernes endelige Paastand gaar saaledes ud paa, at Indstævnte skal betale dem 892 Kr. 44 Øre med 5 % Renter fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger. Indstevnte har erkendt, at han skyldte Sagsøgerne de anførte 1 377 Kr. 04 Øre i Restfragt, men han har gjort gældende, at den stedfundne Beslaglæggelse og det skete Salg af de omtalte 100 Sække Hvede var ganske uberettiget, og han har derfor krævet, at Bruttoudbyttet deraf: 1 147 Kr. 82 Øre fragaar i det nævnte Restfragtbeløb, og at han altsaa frifindes mod at betale 229 Kr. 22 Øre uden Renter og saaledes at der tillægges ham Sagsomkostninger.

Under Sagen foreligger der følgende:

Den 1ste August 1902 blev der i London oprettet et Certeparti mellem d'Hrr. Farrar, Groves & Co. som Ejere af „Bardsey", der opgaves at maale 2 180 netto Tons, og d'Hrr. Simpson, Spence & Young som „Chartering agents" for et Selskab i New Jersey: „The Texas Transport & Terminal Co.", ifølge hvilket „Bardsey", der da var paa Vej til Brasilien, hen paa Efteraaret i New-Orleans eller en Havn i Nærheden skulde for det nysnævnte Selskabs („the said Charterers") Agenter dér indtage en fuld Ladning Hvede, Majs eller andre Varer efter Selskabets Bestemmelse til Danmark for en Fragt af 13 sh. pr. Ton. I Certepartiet var det bestemt, at „Charterers" skulde lade og stuve for egen Regning, men under Ledelse af Skibets Kaptajn og uden selv at have Ansvar for urigtig Stuvning, og at d'Hrr. Simpson, Spence & Young, som skulde oppebære en vis Kommission, skulde betale alle Losningsafgifter og Omkostninger i Lossehavnen, hvor Damperen skulde „konsigneres" til det omtalte Selskabs Agenter her. Der skulde beregnes 20 løbende Dage (Søn- og Helligdage fraregnet) for „Charterers" til Ladning og Losning, og Ophold derudover skulde godtgøres med 4 d. pr. Nettoregister Ton pr. Dag. Kaptajnen skulde derhos underskrive Konnossementerne som forevist uden Henvisning til Certepartiet, men ogsaa uden Præjudice for dette.

Skibet ankom i Oktober 1902 til New-Orleans, hvor det derpaa — som det maa antages efter Foranstaltning af det nævnte Selskabs Agenter — i sine 5 forskellige Lastrum (foruden i Agterpeaken) fra adskillige Afladere indtog en Ladning paa ialt

5 028 Tons til 26 forskellige Modtagere, og for hvilken der udfærdigedes 58 Konnossementer. Blandt Varerne var der ca. 28 000 Sække Bomuld, 48 000 Sække Hvede, 850 Sække Mel, 800 Baller Bomuld, 325 Sække Frø, 22 Baller Fjer og over 4 100 Stykker og Bundter af forskellige Slags Træ. Medens der i Lastrummene Nr. 1 og 5 omtrent kun var Bomuldsfrøkager (ca. 9 300 og ca. 8 860 Sække) af mange forskellige Mærker og Numre, befandt de 48 000 Sække Hvede sig underst i Lasterummene Nr. 2, 3 og 4, saaledes at der i Lastrummene Nr. 2 og 4 ovenover dem var ca. 4 500 og ca. 5 360 Sække Bomuldsfrøkager og desforuden i disse 3 Lastrum de forskellige andre nævnte Slags Varer. Den 29de Oktober afgik „Bardsey" fra New-Orleans, og Skibet ankom Lørdag den 29de November 1902 til København, der var blevet opgivet som Bestemmelsessted.

Den 14de November havde de ovennævnte „Chartering agents" Simpson, Spence & Young fra London tilskrevet d'Hrr. Heckscher & Søn her, at „Bardsey" var afgaaet fra New-Orleans den 29de Oktober og anmodet dem om at varetage „Texas Transport & Terminal Co."s Interesser med Hensyn til denne Damper, idet de tilstillede Heckscher & Søn det originale Manifest, en Kopi af Certepartiet, som havde Paategning om, at der var $5^1/_2$ Dage tilovers til Ladningens Losning, Ladningscertifikat o. s. v. samt bad dem om at inkassere Fragterne etc. og i det hele varetage Befragternes Interesser, derunder at Skibet blev losset indenfor dets Frist.

Da Skibet var ankommet hertil, gik det efter Ordre fra Hecksher & Søn ind i Frihavnen. Det var, som anført, Lørdag den 29de November. Mandag den 1ste December Kl. 12 Middag begyndte Losningen, som det er udtalt i Stævningen: „efter truffen Overenskomst med Modtagerne". Da Ladningen ifølge Konnossementerne skulde losses med mindst 750 Tons pr. Døgn, havde alle Modtagerne tilsammen $6^2/_3$ Liggedage at regne med $(\frac{5028}{750})$, og Losningstiden udløb derefter, naar Søndag (den 7de December) ikke medregnedes, Tirsdag den 9de December Kl. 9 Formiddag, hvad der er Enighed om. Hvorledes Losningen nærmere foregik i det enkelte, er ikke omtalt, men det er givet, at Varerne i alt Fald for en meget stor Del, særlig Bomuldsfrøkagerne, bleve sorterede efter Numre og Mærker i Skibet for at leveres direkte til andre Fartøjer og til Vogne m. m., medens kun en mindre Del af Varerne kom paa Pakhus. Lørdag den 6te December tilstillede d'Hrr. Hecksher & Søn samtlige Lad-

ningsmodtagere en Skrivelse, hvori de mindede disse om, at de ifølge deres Konnossementer vare pligtige at foretage Losningen saaledes, at der aftoges mindst 750 Tons pr. Dag og i en ny Skrivelse til Ladningsmodtagerne af Mandag den 8de erindrede Hecksher & Søn dem om, at Liggedagene udløb den 9de December Kl. 9 Formiddag, og at Kaptajnen, hvis Skibet ikke blev udlosset rettidig, fordrede Overliggedagspenge i Henhold til Konnossementerne.

Losningen sluttedes først Onsdag den 10de December Kl. 8 Eftermiddag. Den nævnte Dag blev der efter Begæring af Hecksher & Søn oplagt paa Pakhus i Frihavnen til Sikkerhed for paaløbende Overliggedagspenge 100 Sække Bomuldsfrøkager og 100 Sække Hvede hørende til Skibets Ladning, og den 12te December tilskrev Hecksher & Søn samtlige Ladningsmodtagere, *at* der tilkom Skibet Overliggedagspenge for 2 Døgn med 72 £ 16 sh. (2 180 × 4 d = 36 £ 8 sh. pr. Døgn) eller, à Kurs 18.17, 1 322 Kr. 78 Øre, *at* de maatte betragte samtlige Modtagere som i Forening ansvarlige for dette Beløb, *og at* de derfor opfordrede dem til i Henhold til Sølovens § 155 at betale eller deponere Beløbet, idet de forbeholdt Skibets Ret til i modsat Fald at holde sig til de oplagte Varer. Da der dog ikke skete nogen Indbetaling, og da Forhandlinger i længere Tid ikke førte til nogen Ordning, lode Rhederne: d'Hrr. Farrar, Groves & Co. de oplagte Varer sælge ved Auktion den 16de Juli 1903, hvorved der udkom et Bruttoprovenu af de 100 Sække Hvede paa Kr. 1 147,82 og af de 100 Sække Bomuldsfrøkager paa Kr. 1 466,84, og efter Dækning af samtlige Udgifter og af det nævnte Beløb i Overliggedagspenge blev et Overskud tilbage paa 1 059 Kr., hvoraf der forholdsvis godskreves de 100 Sække Hvede, som tidligere anført, 484 Kr. 60 Øre, hvorved, som ligeledes omtalt, det under nærværende Sag indtalte Restfragtbeløb er nedgaaet til 892 Kr. 44 Øre.

De nævnte 100 Sække Hvede vare nemlig, som tidligere omtalt, en Del af de Indstævnte: Hr. Troensegaard tilkommende 8 000 bushels Hvede, og er det under Sagen oplyst, at dette Parti Hvede først blev klart til Losning i Løbet af Mandag den 8de December 1902, og at Losningen deraf, der skete til en Indstævnte tilhørende Pram, som allerede flere Dage forinden havde ligget klar paa Siden af Damperen til Modtagelse deraf, skønt den paabegyndtes strax efter Partiets Fremkomst og skal være bleven fremmet saa hurtig, det lod sig gøre, først blev af-

sluttet den 10de December, paa hvilken Dag de 100 Sække af Partiet bleve oplagte paa Pakhus.

Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at Indstævnte for det Tilfælde, at Sagsøgernes Paastand maatte blive tagen til Følge af Retten, uanset at han efter sin Paastand havde været uden al Skyld i Losningens Forsinkelse, nemlig hvis det maatte blive antaget som paastaaet, at samtlige Ladningsmodtagere var solidarisk ansvarlige for Overliggedagsgodtgørelsen, saa at Rhederiet havde været beføiet til at beslaglægge de 100 Sække af hans Hvede, har erklæret, at han da agtede at søge Regres for sit Tab derved hos de øvrige Ladningsejere, og at han i den Anledning strax lod Sagsanlægget forkynde for flere af dem, derunder ogsaa for d'Hrr. Hecksher & Søn, der skulle have modtaget ca. 460 000 lbs. Bomuldsfrøkager af Ladningen — uden at det ses om paa egne eller andres Vegne —, idet han opfordrede dem til at lade møde under Sagen, hvad et Par af dem ogsaa ses at have gjort, men uden at fremkomme med nogensomhelst Udtalelse.

I de omhandlede Konnossementer, som maa antages alle at have været udfærdigede med Brug af trykte Blanketter, der i det hele vare enslydende og forsynede med det omtalte „Texas Company"s Stempel samt underskrevne paa Kaptajnens Vegne af Texas Kompagniets Bestyrer i New-Orleans og endvidere forsynede med Henvisning til Hecksher & Søn som Agenter her, var det bl. a. udtalt, at Skibet skulde være berettiget til at begynde Losningen strax efter Ankomsten, og at Godset skulde tages fra Skibets Takkel, saa snart det kom for under Losningen, idet Kaptajnen eller Skibets Agent i andet Fald skulde have Ret til at landsætte Godset og anbringe det i Pakrum, Pramme eller paa Kaj uden foregaaende Underretning for Modtagerens Regning. Det var derhos udtalt, at, hvis Godset ikke modtoges som foreskrevet og der ikke var Lejlighed til at losse det i Pakhus eller paa Kaj uden Ophold skulde Modtagerne betale Overliggedagspenge for saadant Ophold og Damperen have Sikkerhed „i saadant Gods". Ladningens Konsignatærer skulde modtage Ladningen Dag og Nat, Søn- og Helligdage uden Afbrydelse og uden Hensyn til nogen Koutume i Havnen. Expeditionen af Ladningens Levering skulde foretages af Damperens Konsignatærer for Ladningsmodtagerens Regning og Risiko. Hele Ladningen skulde modtages af Konsignatærerne efter et Forhold, som tilstedte at Skibet kunde losse 750 Tons (à 2 240 lbs.) pr. Dag paa 24 Timer, og skulde der i andet Fald betales Overliggedags-

penge for hver løbende Dag, Skibet blev opholdt, med 4 d. pr. netto Registerton. Hvis Modtagerne af den højere liggende Ladning ikke aftog deres Gods saaledes, at de levnede Modtagerne af den øvrige Del af Ladningen tilstrækkelig Tid til at aftage deres Gods inden for den fastsatte Frist, vare disse sidste berettigede til at protestere og gøre de førstnævnte ansvarlige for de derved bevirkede Overliggedagspenge. Vare Konsignatærerne ikke rede til at modtage deres Gods strax i deres Tørn, havde Kaptajnen Ret, men var ikke forpligtet til at losse nævnte Gods paa Kaj eller paa anden Maade for deres Regning og havde Sikkerhed „i saadant Gods" for Udgifterne. Alt Godset skulde leveres over Pakhus til Sortering efter Mærker etc. og ingen Levering direkte fra Skib til Vogne, Jernbanevogne, Lægtere etc. kunde forlanges, idet det alene stod Kaptajnen eller Agenten frit at tilstede det, hvis det lod sig gøre uden Ophold for Skibet. Endelig var det i Konnossementerne udtalt, at Ladningskonsignatærerne ved at modtage Konnossementerne samtykkede i og vare bundne ved alle sammes Forskrifter, som om de selv havde underskrevet dem uden Hensyn til Forskrifterne i Lossehavnen.

Forsaavidt Indstævnte under Sagen har gjort gældende, at hans Frifindelse allerede maatte blive en Følge deraf, at han havde modtaget Konnossementet paa de omtalte 8 000 bushels Hvede forsynet med den Paategning af Hecksher & Søn: „Kan udleveres til Toldbodmøllen eller Ordre", idet Skibets Ret til at holde sig til disse Varer og dets Søpanteret i dem, jfr. Sølovens §§ 276 og 277, dermed maatte være bortfalden, da findes der ikke, som Forholdet forelaa, at kunne gives Indstævnte Medhold i hans Anbringende derom. Ej heller findes der at kunne gives Indstævnte Medhold i, at Skibet i Virkeligheden ikke selv havde kunnet udlevere Ladningen tilstrækkelig hurtig, thi, om det end maatte have været saa, som under Sagen anbragt, at de forskellige Mærker Bomuldsfrøkager kun havde været mangelfuldt betegnede og separerede og i alt Fald delvis blandede mellem hverandre, og at Styrmændene derfor ikke strax havde haft rigtig Rede paa, hvor de fandtes i Skibet, kan det dog ingenlunde anses for godtgjort, at Losningens Forsinkelse hidrørte derfra. Under Sagen maa det tværtimod anses for konstateret, hvad formentlig ogsaa er erkendt ikke blot fra Sagsøgernes, men ogsaa fra Indstævntes Side, at Losningens Forsinkelse væsentlig skyldtes Modtagerne af de mange Partier Bomuldsfrøkager, der som sædvanlig krævede Sortering efter Mærker ombord og Levering til Jernbane, Vogne

eller Fartøjer, i hvilken Henseende henvises til, at Frihavnsselskabet i en Skrivelse af 14de November 1903 har udtalt, at det vilde have været samme muligt ved fortsat Indlægning i Pakhus, altsaa uden Afbrydelse for at losse paa Vogne og omlade til Smaafartøjer, at modtage mindst 1 000 Sække Bomuldsfrøkager pr. Hold pr. Dag paa 10 à 11 Timer, medens der i samme Tid kun kunde leveres højst 700 og 500 Sække henholdsvis til Vogne og Sejlere, og at altsaa alle „Bardsey"s Lastrum kunde have været udlossede inden den fastsatte Tid, hvis der udelukkende var sket Indlægning paa Pakhus af Varerne.

I den som Følge deraf stedfundne Forsinkelse af Losningen maa Indstævnte nu vel, som af ham fremhævet, siges i og for sig at have været uskyldig, men da han ved at modtage Konnossementet selv havde underkastet sig det deri foreskrevne ovenfor omtalte solidariske Ansvar mellem samtlige Ladningsmodtagere, uanset at Skylden kun paahvilede Modtagerne af den højere liggende Del af Ladningen, vilde han dog, hvor unaturligt han end har ment at et saadant solidarisk Ansvar var, ikke derfor kunne frigøre sig for samme, og han vilde derfor heller ikke kunne støtte sin Protest mod Beslaglæggelsen af hans Varer paa, at det i Konnossementerne et Par Steder kun var brugt det uklare Udtryk, at Skibet skulde have Sikkerhed „i saadant Gods" („such goods"). Hele den anvendte Losningsmaade maa imidlertid efter det foreliggende siges at have staaet i bestemt Strid — ikke blot med de Forskrifter i Konnossementerne, hvorefter der skulde losses baade om Natten og om Søndagen etc., hvilket mulig af andre Grunde ikke kunde gjennemføres fra nogen af Siderne, men — særlig med den Bestemmelse i Konnossementerne, hvorefter Levering direkte til Vogne, Lægtere etc. kun kunde tilstedes af Kaptajnen eller Agenten, hvis det lod sig gøre uden Ophold for Skibet, og, medens det nu vel ikke er oplyst, at Kaptajnen har samtykket deri, idet det overhovedet ikke ses, om han har haft noget med Losningen at gøre, maa den nævnte Fremgangsmaade derimod efter det fremkomne antages at være akcepteret af Skibets Agenter („the consignees of the steamer"): de Herrer Hecksher & Søn, der selv modtog nogle af Kagerne, og som endog først den 6te December overhovedet ses at have gjort Skridt til at fremskynde Losningen, hvorved bemærkes, at der ikke kan gives Sagsøgerne Medhold i, at de som „consignees" skulde have været berettigede til at samtykke deri paa samtlige Modtageres Vegne, hvilket ikke kan udledes af Ordene

i Konnossementerne: „Expeditionen af Ladningens Levering skal foretages af Damperens Konsignatærer for Ladningsmodtagernes Regning og Risiko." Under Hensyn dertil findes Indstævnte at maatte være fri for at bære nogen Del af Godtgjørelsen for det ved denne Losningsmaade fremkomne Ophold, idet det kun endnu skal anføres, at det ikke kan antages, at han med nogen Nytte kunde have protesteret mod den nævnte Fremgangsmaade.

Indstævntes Paastand vil derfor blive at tage til Følge, dog saaledes at han vil have at betale Renter, og at Sagens Omkostninger hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Hr. P. Troensegaard hersteds bør til Sagsøgerne: d'Hrr. Farrar, Groves & Co. i London som Rhedere for S/S „Bardsey" betale 229 Kr. 22 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 8de September 1903, til Betaling sker, men iøvrigt for deres Tiltale i Sagen fri at være. Dens Omkostninger hæves.

Det idømte udredes inden 8 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Indhold: 40. Kungl. Maj:ts utslag: Stadsfiskalen G. A. Jönsson mot Sjökapten en Adolf Landergren. — 41. Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Herrer Hecksher & Søn her som Agenter for det engelske Dampskib „Castanos" mod Handelsfirmaet Kopp & Clausen. — 42. Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn: D'Hrr. Farrar, Groves & Co. i London som Rhedere for S/S „Bardsey" mod Hr. P. Troensegaard.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 15	Aargang VI	1905

43.

Christiania Sjøret, den 17 Juli 1905.

„Bayerischer Lloyd" (Bayersk Lloyd)
(Advokat Bredal)

mod

A. Gulowsen A/S
(Advokat W. Nicolaysen).

Assurandørerne af en Lystkutter, der havde udbetalt Eierne af samme Erstatning for Skade, der var paaført den ved at blive paaseilet af en Motorbaad, som Indstevnte havde i sin Besiddelse som haandfaaet Pant, ansees sjøpanteberettiget i Motorbaaden i Henhold til *Sjøfartslovens § 268 Post 4, sammenholdt med § 275.*

Denne Sag, som efter Paastevning af 9de er iretteført 14de November 1904 af Transportforsikringsselskabet „Bayerischer Lloyd" (Bayersk Lloyd) mod A. Gulowsen A/S, angaar et Refusionskrav stort Kr. 730.00 udgjørende, hvad Citanten som Kaskoassurandør af Lystkutteren „Vision", tilhørende Carl Rieker, efter Police, hvori „Forsikringen er tegnet efter den reviderede norske Sjøforsikringsplan af September 1894", har maattet udrede i An-

ledning af, at Kutteren blev beskadiget i Lystkutterhavnen ved „Dronningen" i Frognerkilen om Eftermiddagen Søndag 31te Juli 1904 af en Motorbaad, som betjentes af det i Aalesund afhørte Vidne Johannessen, der var Montør hos Indstevnte, i hvis Besiddelse Baaden befandt sig som haandfaaet Pant.

Indstevnte har, uden dog at paastaa nogen Afvisning, anført, at Sagen maa ansees feilagtig anlagt ved Sjøret, da „begge Baade ere for smaa til at være Skib eller Fartøi i Sjølovens Forstand". Angaaende Motorbaadens Størrelse er intet specielt oplyst. Den kaldes etsteds i Dokumenterne „den omhandlede lille Motorbaad". Lystkutterens Størrelse derimod skulde efter Policen være 3,40 Tons. Det afgjørende efter § 312 i Sjøfartsloven af 20de Juli 1893 maa imidlertid være, at Sagen angaar et Regreskrav efter Sjøforsikring og et Paaseilingstilfælde, cfr. de i Plakat 16de Januar 1897 med Tillæg 7de Juni 1902 givne Regler til Forebyggelse af Sammenstød m. v. Sagen kan derfor ikke ansees Sjøretten uvedkommende.

Det er paa det rene, at Lystkutteren laa fortøiet i Bøie et Stykke ude paa Vandet og uden Folk ombord, samt at Motorbaaden, hvor Johannessen var alene ombord, kom ud fra „Dronningen"s Bro eller Brygge da den paaseilede Kutteren. Og efter de foreliggende Omlysninger maa tillige — selv om man gaar ud fra, at der iforveien var tilstødt Motorbaadens Propel noget, som Johannessen ikke kjendte til, og som forstyrrede Propellens regelmæssige Virkning, Paaseilingen under alle Omstændigheder ansees foraarsaget ved, at Johannessen ikke havde fornøden Opmærksomhed den hele Tid henvendt paa Kutteren.

Erstatningskrav maa derfor antages at tilkomme Rieker eller nu Citanten, der har erholdt Regres af Rieker overdraget, men Kravet ligeoverfor Indstevnte dog ikke at kunne strækkes videre end ligeoverfor en Rheder i et saadant Tilfælde efter Sjøfartslovens §§ 8, 220, 222 og 268. Da Indstevnte imidlertid ikke kan heltud ligestilles med en Rheder, der selv er Eier, naar Indstevnte kun havde Motorbaaden i Pant, antages Kravet ligeoverfor Indstevnte heller ikke at kunne gjøres gjældende som noget Batalingskrav, hvorfor Indstevnte, der paastaar sig frifunden i Sagen, ogsaa vil blive at frifinde for Citantens Betalingspaastand, der gaar ud paa Betaling principaliter af de 730 Kr. og subsidiært efter Skjøn.

Derimod findes Citantens Paastand om at tilkjendes Sjø-

panteret i Motorbaaden for sin Fordring at burde tages tilfølge i Henhold til §§ 268 Post 4 og 275, idet Indstevnte forsaavidt maa ansees skyldig at staa for Sagen, naar den erstatningspligtige Begivenhed er indtruffet med Baaden i Indstevntes Besiddelse, og Baaden ved Leiligheden heller ikke kan forudsættes at have været under Johannessens Benyttelse uden Indstevntes Samtykke, om man end tillige maa gaa ud fra, at Johannessen egentlig skulde betjene Baaden for en Trediemand, som dengang havde faaet den udlaant. Bestemmelserne i §§ 1 og 12 i Loven af 12te Oktober 1857 om Pant og Tinglæsning maa ansees uden Betydning i Spørgsmaal om Sjøpanteret.

Indstevnte har forøvrigt protesteret mod Paastanden om Sjøpanteret, fordi den ikke er fremkommen fra først af, men da denne Paastand er rettet paa noget mindre end en Betalingspaastand, kan Protesten ikke komme i Betragtning.

Fordringens Størrelse antages at maatte fastsættes ved Skjøn, da Indstevnte ikke har godtaget de 730 Kr., og dette Beløb heller ikke kan ansees bindende for Indstevnte, eftersom 700 Kr. af Beløbet, selve Erstatningssummen, kun er en mellem Citanten og Rieker omforenet Sum, og de øvrige 30 Kr. udgjøre Udlæg vedkommende Privatbesigtigelse af Skaden.

Fordringen antages ved Skjønnet at burde fastsættes — den paa Kutteren ved Paaseilingen forvoldte Skade dog ikke udover 700 Kr., men forøvrigt findes der ikke Grund til her i Dommen at foreskrive noget om, hvorledes der bør forholdes.

Panteretten vil tillige blive at tilkjende for Renter 4 % fra Sagens Paastevning samt endvidere for Skjønsomkostningerne, idet disse ligesom Fordringen selv blive at anse Indstevnte personlig uvedkommende, medens de for Citanten ere nødvendige for at faa Fordringens Størrelse fastsat.

Sagens Omkostninger, hvorom Paastand fra begge Sider foreligger, antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Citanten „Bayerischer Lloyd" (Bayersk Lloyd) ansees sjøpanteberettiget i den under Sagen omhandlede Motorbaad:

1. for det Beløb, hvortil et Sjøretsskjøn, optaget paa Citantens egen Bekostning, ansætter den paa Lystkutteren „Vision" forvoldte Skade ved Motorbaadens under Sagen omhandlede Paaseiling, dog ikke udover 700 — syv Hundrede — Kroner,

2. for Renter af det saaledes bestemte Beløb med 4 — fire — af Hundrede aarlig fra 9de November 1904 samt
3. for Omkostninger ved Skjønnet.

Forøvrigt bør Indstævnte A. Gulowsen A/S for Citantens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Ole Norbye.

13—7—1905.

Otto Thoresen.

14—7—1905.

W. P. Lorentzen.

44.

Kungl. Maj:ts utslag, den 14 April 1905.

T. f. Stadsfiskalen C. G. Östlund

mot

Befälhafvaren å skonerten „Waldemar" C. G. Edlund.

Fartygsbefälhafvare, som underlåter invänta lotsbåt eller tillkalla lots, ådömes ansvar enligt *3 § lotsstadgan.*

T. f. Stadsfiskalen C. G. Östlund yrkade vid Rådstufvurätten i Westervik ansvar å befälhafvaren å skonerten „Waldemar" C. G. Edlund för det han den 21 Oktober 1902 med sitt fartyg ingått från sjön vid Idö till Westervik utan att hafva anlitat kronolots eller erlagt lotsafgift, ehuru fartyget kommit från utrikes ort.

Enligt angifvelsen i målet, som bestyrktes inför Rådstufvurätten, rådde ifrågavarande dag frisk bris S.O. och osiktbar regnig luft. Lotskuttern låg ostvart om Kungsgrundet, då „Waldemar" blef synlig i farleden sjön — Idö Stångskär. Lotsarna kunde se lotssignal på skonerten och sökte genom att styra norr om Händelöpsgrundet hinna fram i södra farleden för att lemna lots ombord. Lotskuttern kunde emellertid ej hinna fram, men seglade dock efter tills den var sydvart för ruskprisken vid Blacken. Då „Waldemar" emellertid ej minskade segel eller på annat sätt inväntade lotskuttern, måste denna åter vända till sjös. Enligt lotsarnas åsigt hade Edlund, som ovilkorligen måst hafva iakttagit lotskuttern, utan svårighed kunnat minska segel och styra ned mot densamma. Vid passerandet af lotsstationen hade „Waldemar" icke haft lotsflagg uppe och icke heller under hela vägen inpå Lindadjupet fört lotsflagg.

Edlund bestred åtalet. Han hade först då „Waldemar" inkommit i farvattnet inom Boskären och i närheten af Idö Stångskär iakttagit lotsbåten akter om fartyget på ungefär en half minuts afstånd. Till följd af den hårda vinden, höga sjön och det trånga farvattnet, hade Edlund ej kunnat lägga bi eller göra någon manöver för inväntande af lotsbåten, utan hade Edlund sett sig nödsakad att hjelpa sig sjelf till Westervik utan lots. „Waldemar" hade fört lotsflagg ända från sjön vid Örö Sanka förbi Idö Stångskär och till dess Idö lotsstation passerats. Annan

signalering för påkallande af kronolots ansåg Edlund under då rådande väderlek ej varit af behofvet påkallad.

Sedan vittnen blifvit hörda yttrade Rådstufvurätten i utslag den 16 Februari 1903:

Enär genom hvad i målet förekommit det måste anses utredt, att Edlund vid inseglingen til Westervik med sitt fartyg skonerten „Waldemar" den 21 Oktober 1902 fört lotsflagg samt att på grund af nämnda dag rådande väderleksförhållanden det ej varit rådligt för Edlund vare sig att utanför inloppet afvakta ankomsten af lotsbåt eller under sjelfva inseglingen i ett så trångt farvatten, som det vid Idö lägga bi eller minska segel för att invänta lots, blefve åtalet af Rådstufvurätten ogilladt.

Åklagaren besvärade sig i Göta Hofrätt, som i utslag den 6 Juli 1903 fann det genom hvad i målet förekommit vara utredt, att vid inseglingen i lotsleden en lotsbåt, som upphållit sig i närliggande farvatten, styrt hän mot skonerten för att aflemna lots; att lotsbåten från skonerten med iakttagande derstädes af nödig uppmärksamhet måst ha blifvit synlig i så god tid att Edlund bort kunna med sitt fartyg närma sig eller invänta lotsbåten; att Edlund emellertid underlåtit närma sig eller invänta densamma, hvilket haft till följd att skonerten icke uppnåtts af lotsbåten; samt att då skonerten derefter passerat lottsstationen, Edlund uraktlåtit gifva signal för tillkallande af lots;

och enär vid sådant förhållande Edlund, som varit pliktig att taga kronolots, gjort sig skyldig till underlåtenhet härutinnan,

pröfvade Hofrätten, jämlikt 3 § i lotsstadgan rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag, döma Edlund för nämnda underlåtenhet att böta 100 kronor, som skulle tillfalla lotsverkets enskilda pensionskassa samt förplikta honom ersätta af statsverket förskjutna vittneslöner.

Edlund anförde besvär hos Kungl. Maj:t under yrkande att åklagarens ansvarstalan måtte ogillas.

Målet föredrogs den 14 April 1905 i Högsta Domstolen, hvars flesta ledamöter Justitieråden *Lilienberg*, *Huss*, *Petersson*, *Bohman* och *Silverstolpe* ej funno skäl att i Hofrättens utslag göra ändring.

Justitieråden *Wijkander* och *Thollander* pröfvade skäligt att, med upphäfvande af Hofrättens utslag, fastställa Rådstufvurättens beslut.

45.

Kungl. Maj:ts dom, den 2 Maj 1905.

Skepparen Nils Ludvig Andersson i Falkenberg såsom hufvudredare för galeasen „Dufwan"

mot

Befälhafvaren å skonerten „Sköldmön" J. A. Larsson i Råå m. fl.

Skonerten „Sköldmön" *sammanstöter* i Öresund med galeasen „Dufwan", som tillfogas svåra skador. „Sköldmön" anses vållande till sammanstötningen, enär fartyget, som seglade för babords halsar, icke i tid hållit undan för „Dufwan", som seglade för styrbords halsar.

Natten mellan den 30 September och den 1 Oktober 1902 kolliderade i Öresund galeasen „Dufwan", förd af Skepparen Nils Ludvig Andersson, med skonerten „Sköldmön", förd af J. A. Larsson. „Dufwan" tillfogades dervid svåra skador och måste öfvergifvas af sin besättning. Under försök att taga „Dufwan" på släp efter „Sköldmön", dref emellertid „Dufwan" til sjös, inbergades sedermera i nära nog värdelöst tillstånd till Helsingör och kondemnerades.

Andersson instämde till Rådstufvurätten i Helsingborg Larsson och Lars Olsson i Råå såsom hufvudredare för „Sköldmön" med yrkande att, som kollisionen förorsakats genom felaktig manövrering från „Sköldmön"s sida, Larsson och Olsson måtte förpliktas, den sistnämnda dock endast med fartyg och frakt, att till Andersson utgifva skadestånd, nämligen

för värdet af „Dufwan"	4,300:—
förlorade effekter, tillhörande Andersson og hans besättning	150:—
kost och månadshyra till Andersson och två besättningsmän under uppehåll i Helsingborg under 3 dagar för sjöförklarings afgifvande	45:—
sjöförklaringskostnader och haveriarvode till firman Öberg & Horndahl	100:—
assurering af Anderssons haverifordran hos „Sköldmön"	140:—
och tre resor från Falkenberg till Helsingborg	60:—
Sa. kr.	4795:—

Från detta belopp medgaf Andersson afdrag med 35 kr. 36 öre, utgörande den behållning, som af Andersson bekommits vid försäljning af „Dufwan"s skrof.

Larsson och Olsson bestredo att „Sköldmön" varit vållande till kollisionen. „Dufwan", som vid tillfället hade bort hålla sin kurs, hade fallit af och derigenom sjelf vållat olyckan.

Sedan vittnen blifvit hörda, yttrade Rådstufvurätten i utslag den 14 September 1903, att Rådstufvurätten genom hvad i saken förekommit funne det udredt, *att* ifrågavarande båda fartyg, skonerten „Sköldmön" och galeasen „Dufwan" den 30 September 1902 klockan omkring elfva på aftonen befunnit sig i närheten af Kullen, „Sköldmön" seglande för babords halsar i sydlig riktning och „Dufwan" för styrbords halsar i nordlig riktning; *att* vinden vid tillfället kommit från ost eller ost nordost; *att* klart väder vid tillfället varit rådande; *samt att* fartygen stött samman sålunda, att „Sköldmön" träffat „Dufvan" å dess babords lä bog;

och då Larsson, hvilken vid ofvan angifna förhållanden jemlikt Kungl. Maj.ts förordning angående åtgärder till undvikande af ombordläggning samt signaler för angifvande af nöd å fartyg den 9 Dec. 1896 art 17 b, varit skyldig att med det af honom förda fartyget „Sköldmön" hålla undan för „Dufvan", icke mot Anderssons bestridande styrkt vare sig att Andersson, som varit pligtig att med det af honom förda fartyget behålla sin kurs och fart, låtit detta fartyg falla undan, hvilket påstående i öfrigt motsades deraf, att Larsson ej ens uppgifvit, at „Dufwan"s gröna lanterna före ombordläggningen varseblifvits från „Sköldmön", eller att Andersson, sedan han varseblifvit faran för ombordläggning, uraktlåtit någon åtgärd, som det ålegat honom vidtaga för ombordläggningens afvärjande,

funne Rådstufvurätten Larsson vara ensam vållande till ifrågavarande sammanstötning, derigenom att han, som med det af honom förda fartyget seglat för babords halsar, icke i erforderlig tid från det „Dufwan"s röda lanterna blifvit eller bort vara synlig för „Sköldmön", med detta fartyg hållit så mycket undan för „Dufwan", som seglade för styrbords halsar, att ombordläggningen i följd deraf undvikits;

och pröfvade Rådstufvurätten förty, jemlikt 220 och 222 §§ Sjölagen, jemförda med 8 § samma lag, rättvist döma Larsson och Olsson, den sistnämnde dock endast med fartyget „Sköldmön" och dess frakt, att en för båda och båda för en godtgöra

Andersson dels värdet af „Dufwan“, som i följd af ombordläggningen blifvit så skadadt att det efter försäljning icke lemnat högre behållning än 35 kr. 36 öre, med det belopp, hvartill det på grund af den i saken förebragta bevisningen finge anses uppgå eller till 4000 kr., dock med afdrag af bekommet öfverskott å berörda försäljningspris för skrofvet 35 kr. 36 öre, dels kostnaden för Anderssons och besättningens uppehåll i Helsingborg 45 kr., dels kostnader i och för sjöförklaring 100 kr. och dels kostnader för assurans af „Sköldmön“ med 140 kr. eller tillsammans 4,249 kr. 64 öre med 5 % ränta derå från stämningsdagen den 11 April 1908, hvaremot Anderssons påstående om ersättning för förlorade effekter samt för resor såsom obestyrkta lemnades utan bifall; men ålåge det Larsson och Olsson att en för båda och båda för en godtgöra Andersson rättegångskostnaden med 250 kr.

Parterna sökte å ömse sidor, en hvar i hvad honom emot gått, ändring i Hofrätten öfver Skåne och Blekinge.

Hofrätten (hrr *Bruzelius, Schartau* och *Wihlborg)* fann i dom den 10 Juni 1904 hvad parterna derstädes anfört ej föranleda ändring i Rådstufvurättens utslag.

Adjungerade ledamoten *Arsell* var skiljaktig och yttrade:

„Jag fastställer Rådstufvurättens utslag, såvidt derigenom Larsson såsom vållande till ifrågavarande sammanstötning och Olsson såsom hufvudredare för „Sköldmön“ förpliktats en för båda och båda för en, den sidstnämnde dock endast med nämnda fartyg och frakt, att godtgöra Andersson kostnaderna för hans och besättningens uppehåll i Helsingborg, 45 kr., och kostnaderna i och för sjöförklaringen, 100 kr., samt att å dessa belopp gälda ränta efter 5 % från och med stämningsdagen; men enär Andersson sjelf bör vidkännas kostnaden för omförmälta till hans säkerhet tagna assurans, varder, med upphäfvande af Rådstufvurättens utslag i denna del, Anderssons talan på godtgörelse för samma kostnad af mig ogillad.

Beträffande saken i öfrigt finner jag det vara utredt, att „Dufwan“ vid sammanstötningen fått ett större hål i bogen ofvan vattenlinien, hvarjemte dess båda master tillika med riggen fallit ned och dess bogspröt blifvit spräckt, att, sedan efter sammanstötningen en tross från „Dufwan“ öfverförts till „Sköldmön“ och der fastgjorts för att sistnämnda fartyg skulle taga „Dufwan“ på släp, Andersson, som då var ombord på „Sköldmön“, under försök att föra trossen mera akterut, släppt trossen, att „Dufwan“ derefter drifvit omkring på hafvet och slutligen strandat vid

Suckkusten i Danmark; samt att vid en den 10 Februari 1903 hållen besigtning å „Dufwan“ besigtningsmännen med hänsyn till de då å samma fartyg befintliga skador ansett fartyget böra kondemneras, hvarefter fartyget sålts å auktion, som inbragt Andersson 35 kr. 36 öre;

och enär det enligt mitt förmenande måste antagas att somliga af de vid nämnda besigtning iakttagna skador tillkommit efter sammanstötningen, men dessa ej borde af Larsson och Olsson gäldas, och derför skilnaden mellan „Dufwan“s värde vid sammanstötningen och hvad fartyget vid försäljningen inbragt ej kan läggas till grund för bedömandet af skadeståndets storlek;

alltså och då Andersson ej eljest angifvit grunden för ett sådant bedömande, pröfvar jag rättvist att, med upphäfvande af Rådstufvurättens utslag jemväl i denna del, förklara Anderssons yrkande att utfå ersättning för skador å „Dufwan“ icke kunna bifallas, och befriar jag vid denna utgång af hufvudsaken Larsson och Olsson från skyldigheten att godtgöra Andersson hans kostnader vid Rådstufvurätten“.

Larsson och Olsson fullföljde hos Kungl. Maj:t sitt ändringssökande, som af Andersson bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade Larsson och Olsson, en för båda och båda för en, att ersätta Andersson hans kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 200 kronor jemte domslösen.

46.

Bergens Sjøret, den 2 Juni 1905.

Dampskibet „Agerøens" Rederi
(Advokat Wiig)

mod

Dampskibet „Dianas" Rederi og Ladningseiere
(Overretsagfører H. Ameln).

Dampskibet „Agerøen" bistaar Dampskibet „Diana", der var kommet paa Grund i Hvidehavet med at komme af og efter Aftale følger „Agerøen" derefter Side om Side med „Diana" indtil Honningsvaag, hvor de skilles. Der tilkjendes S/S „Agerøen"s Redere 12 000 Kroner som Godtgjørelse for ydet Assistance.

Dampskibet „Diana" af Bergen, som den 2 Juli 1904 afgik fra Arkangel med en Ladning Trælast bestemt for Boston, stødte samme Aften i tæt Taage paa Grund i Hvidehavet i Nærheden af Cross Island og blev staaende fast. Ifølge den Sjøforklaring, som den 15 Juli blev optaget for Skibet i Bergen, havde det ved Stødet faaet Læk i Forpeaken og i Forrummet, ligesom endel Vand trængte ind i Maskinrummet, som dog holdtes læns. Agterrummet viste sig at være tæt. Da Skibet lagde sig mere og mere over til Bagbord, og det befrygtedes, at det skulde gaa rundt, naar Vandet, som ved Stødningen formentlig var ca. 2 Timer før Høivand, begyndte at falde, blev Livbaaden udsat, og da Forrummet viste sig fuldt af Vand, som ogsaa trængte ind i Salonen midtskibs, blev der for at lette Skibet udkastet ca. 123 Standard Dækslast. Imidlertid var der signaliseret for at tilkalde Hjælp fra et andet Skib, hvis Fløite var bleven hørt i Taagen, og som viste sig at være Dampskibet „Agerøen" af Lillesand. Ogsaa dette Skib, som samme Dag var afseilet fra Arkangel, havde i Taagen stødt paa Grund om Aftenen, men var ved egen Maskine bragt flot og var opankret ca. 1/4 Mil fra „Diana". Om Natten og næste Dags Morgen og Formiddag blev der tre Gange sendt Baad fra „Agerøen" over til „Diana", hvis Kaptein anmodede om, at „Agerøen" ikke maatte forlade Stedet, forinden man saa, hvorledes det gik. Om Formiddagen blev det aftalt, at „Ager-

øen" skulde forsøge at trække „Diana" af Grunden ved næste Høivand om Eftermiddagen, hvis Taagen lettede saameget, at det lod sig gjøre. Herom opsatte „Diana"s Kaptein en skriftlig Erklæring af Indhold, at han havde forlangt „Agerøen"s Hjælp for at faa sit Skib af Grunden, og hvis det lykkedes, senere at assistere den til nærmeste Havn, Arkangel, eller norske Havn. Bjergeløn eller Assistancegodtgjørelse afgjøres senere ved norsk Ret. „Diana" stod paa en Sandbanke omtrent $^1/_2$ Kvartmil fra Land og saaledes, at der agterud om Bagbord et Stykke fra Skibet var en Grund. Om Dybden under Skibet er Parternes Opgivender afvigende, idet den fra „Diana"s Side opgives at have fra 12 à 13 Fod forud været jevnt stigende rundt Skibet indtil 17 à 19 Fod agter, medens „Agerøen"s Fremstilling gaar ud paa, at Skibet stod paa en meget ujevn stenet Bund med varierende Dybde fra 9 à 10 Fod under Forskibet og om Bagbord ved Maskinrummet op til 17 Fod og derover i Retning agterover og om Styrbord (se de af Parterne fremlagte Rids.) Da Strømmen satte haardt i Retning fra Styrbord mod Bagbord paa „Diana", var det „Agerøen"s Hensigt at trække dens Agterende op mod Strømmen paa Styrbords Laaring for derved, naar „Diana"s egen Maskine samtidig arbeidede agterover, at faa den flot. Efterat „Agerøen"s Kaptein havde foretaget Lodninger og om Eftermiddagen havde faaet sit Skib tilstrækkeligt nær „Diana", ankrede han derfor op et Stykke fra dens Styrbords Laaring, hvorpaa han fik Trosser ombord fra „Diana" og satte sin Maskine i Bevægelse, ligesom der blev arbeidet med Maskinen paa „Diana", som da kom af og bragtes flot. Dette opgives af Citsk. at være gaaet saaledes til, at „Agerøen" rykkede til, hvorved „Diana" blev løftet op af en Grund, som laa paa dens Bagbords Side under Maskinrummet, eller blev vredet ud af en Stenrøs, som den stod indeklemt i, og da „Diana" derpaa satte sin Maskine i Gang, fik man den ved forenede Anstrængelser af. Efter Aftagningen stod Vandet med det samme i Forrummet, medens Agterrummet fremdeles var tæt.

Under Havariet havde „Diana" faaet Flensen paa Cirkulationsventilen brækket, og da Taagen om Aftenen lettede, fik „Agerøen" Slæber ombord fra „Diana", idet Meningen var, at denne skulde gaa til norsk Havn paa Slæb af „Agerøen". Under Slæbningen brækkede imidlertid Slæberen 2 Gange, og da Veiret desuden var truende gik begge Skibe om Natten til Ankers paa Cross Islands Red, hvor de blev liggende til om Eftermiddagen

den 24 Juli, da Veiret bedagede sig. Da man imidlertid havde faaet Cirkulationsventilen paa „Diana“ saaledes istand, at der intet var til Hinder for, at den kunde gaa for egen Maskine, enedes man om at gaa hver for sig, men Side om Side, og paa den Maade foregik Reisen uden nogen Hendelse fra den 4 om Eftermiddagen indtil Honningsvaag, hvor Skibene ankom den 7 Juli om Aftenen. Her skiltes de ad, idet „Diana“ fortsatte om Tromsø til Bergen, hvor den ankom den 13 Juli.

Citsk. „Agerøen“s Rederi har nedlagt Paastand om, at de Indstevnte „Diana“s Rederi og Ladningseiere ved Bergens maritime Bureau for Bjergning af „Diana“ med iværende Last tilpligtes at betale det Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter fra Berammelsen. De Indst.s Paastand er, at der tilkjendes Citsk. en passende Assistancegodtgjørelse, men at de forøvrigt frifindes. Citsk. gjør i Henhold til dets ovenanførte Fremstilling gjældende, at „Diana“, hvis Cirkulationsventil angivelig vilde blevet ødelagt, hvis den skulde ligget endnu et Lavvand over, ikke er kommet og ikke kunde kommet af uden ved „Agerøen“s Bistand. De Udsagn, der er afgivne ved „Agerøen“s Sjøforklaring den 18 August 1904, gaar ud paa, at det var ved begge Skibes forenede Anstrengelser „Diana“ kom flot, men dette stemmer ikke med, hvad der er forklaret af „Diana“s Folk. Dens 1ste Maskinist, som ved Anledningen var paa Dæk, har forklaret, at Skibet i Virkeligheden kom af Grunden ved dets egen Maskine alene, idet „Agerøen“ kun holdt dets Agterende ud fra Land og hindrede den fra at gaa paa Grund (d. e. den før nævnte Grund om Bagbord et Stykke fra Skibet). „Diana“s 2den Styrmand, afhørt under „Agerøen“s Sjøforklaring, har udsagt, at da der paa „Diana“ blev givet fuld Fart agterover, gled Skibet, og da Slæbetrosserne var slakke, raabte Vidnet til Kapteinen om at stoppe Maskinen, forat de ikke skulde komme ind i Propellen, og da Trosserne senere blev strukne af „Agerøen“, var „Diana“ allerede kommet af. I samme Retning gaar ogsaa den Forklaring, „Diana“s 1ste Styrmand er bleven staaende ved, nemlig at „Diana“ seg af Grunden, før „Agerøen“ var begyndt at trække, og at „Diana“ maatte stoppe sin Maskine, forat ikke Trosserne skulde komme ind i Propellen, men at der samtidig blev signaliseret til „Agerøen“ om at trække forat holde „Diana“ klar af Grunden. „Agerøen“s Vidner har ogsaa selv iagttaget, at før „Agerøen“s Maskine begyndte at arbeide, havde „Diana“s Propel været i Bevægelse men var bleven stoppet igjen. Den Paastand, at „Diana“ kun

ved Bistand af „Agerøen" bragtes flot, maa Citsk. have at godtgjøre, men foruden at den altsaa modsiges af „Diana"s Folk, som i dette Punkt utvivlsomt maa have kunnet gjøre en sikrere Iagttagelse end Modpartens, som var ombord i det andet Skib, saa maa ogsaa Sandsynligheden tale for, at „Diana" er kommet af ved sin egen Maskine. At den blev holdt fast af Sten i Bunden, er der ingen Anledning til at antage, og da den ved den udkastede Dækslast udgjørende ca. 123 Standard eller omtrent 370 Ton, maa være bleven saa betydelig lettet, og nogen større Vandmængde paa Grund af Lasten i Rummene ikke kunde trænge ind i disse, saa maatte der meget liden Maskinkraft til for at faa den til at glide af paa Høivande. De af begge Parter fremlagte Rids viser ogsaa, at Skibet i hvert Fald ikke er *trukket* af (i Retning agterover), og hvad angaar, at det skal være løftet eller vredet af Grunden, saa er dette ganske uforenligt med de af „Diana"s Folk afgivne Prov. Naar det dernæst anføres, at „Diana", selv om den altsaa maa antages at være kommet flot ved egen Hjælp alene, dog vilde blevet liggende paa den Grund, som den havde et Stykke agterud om Bagbord, hvis ikke „Agerøen" som skeet havde holdt den op mod Strømmen, saa kan Retten efter sit Skjøn paa Tingen ikke finde det tvilsomt, at „Diana" ved Hjælp af et udsat Anker uden Vanskelighed maatte kunnet holdes op mod Strømmen og hindres fra at komme ned paa Grunden. Naar det dernæst anføres, at Størstedelen af „Diana"s Mandskab vilde forladt sit Skib, hvis ikke „Agerøen" var blevet liggende, saa kan de foreliggende Oplysninger ikke give Grund til at antage noget saadant, ligesom dette ogsaa er bestemt modsagt af de Indstævnte. Og hvad angaar, at det angivelig kun var Løftet om „Agerøen"s Ledsagelse, som, da Skibet var blevet flot, afholdt Besætningen fra at føre det til Arkangel, hvor det vilde været at anse som næsten „værdiløst", saa heder det i Journaluddraget for „Diana", at da Skibet var kommet af, blev alle Mand kaldte sammen, og at Kapteinen da tilkjendegav som sin Mening „at fortsætte til norsk Havn i Følge med „Agerøen" og med Taug ombord i denne og ikke vende tilbage til Arkangel, hvortil alle var enige", men hvorledes man end vil opfatte dette, saa maa det erindres, at Stillingen dengang — lige efter, at Skibet var kommet af — var en helt anden, end den blev, da Skibets Maskine Dagen efter bragtes i fuldt brugbar Stand, hvilket blev udført af dets egne Folk.

Ved Sjøretsbesigtigelse den 27 Juli 1904 er den paa „Diana"

ved Havariet forvoldte Skade taxeret til Kr. 19 020 og Skibet i havereret Stand til Kr. 190 000. Skibets i Marts 1904 bestemte Veritastaxt opgives til Kr. 250 000. „Diana"s Last, efter Fradrag for den udkastede Dækslast, er taxeret til £ 3698. 12. 6. „Agerøen" opgives at være indkjøbt i 1903 for 125 000 Kr. og den Last, den havde inde, at have havt en Værdi af vel 4000 £, hvortil kommer Fragten, der var uassureret og opgiven til ca. 780 £. Af Taugværk opgives „Agerøen" at have ved Anledningen faaet ødelagt for 300 à 400 Kr. „Agerøen" viste sig som Følge af, at den som foran nævnt var stødt paa Grund samme Aften som „Diana", at have faaet en Skade, hvis Reparation i Blyth kostede £ 1034. 10. Ved det indtrufne maa „Agerøen"s Reise antages at være bleven forsinket noget over et Døgn. For dette Skib kan der ikke antages at have været nogen Fare eller Risiko af Betydenhed forbundet med, hvad der her handles om.

Efter hvad foran er anført, har Retten ikke kunnet finde, at Omstændighederne her har været saadanne, at der kan siges at foreligge noget Tilfælde af Bjergning. Naar man maa gaa ud fra at „Diana" kunde kommet og ogsaa virkelig er kommet flot ved Hjælp af sin egen Maskine alene, og at den bagefter ogsaa havde kunnet holdes klar af Grunden ved egen Hjælp, saa kan „Agerøen"s Medvirkning ved den Leilighed, da Skibet bragtes flot, ikke have Karakteren af Bjergning. Og da Cirkulationsventilen paa „Diana" bagefter viste sig paa saa kort Tid at kunne bringes i fuldt brugbar Stand, saaat Skibet uden Vanskelighed kunde gaa for egen Maskine, hvad det ogsaa uden nogensomhelst Uheld gjorde den lange Vei lige fra Hvidehavet til Bergen og for den største Del nemlig fra Honningsvaag af, uden Ledsagelse af noget andet Skib, saa antages der ikke at kunne blive Spørgsmaal om andet Vederlag til „Agerøen" end Godtgjørelse for ydet Assistance, saaledes som de Indst. har paastaaet. Retten antager imidlertid, at Forholdende her, naar alle sammenstødende Omstændigheder tages i Betragtning, maa siges at have været saadanne, at den ydede Assistance maa betegnes som værdifuld, og altsaa maa paaskjønnes i Overensstemmelse dermed, og Beløbet antages da af Rettens Pluralitet at kunne passende bestemmes til 12 000 Kr. Heraf antages som paastaaet at maatte tilkjendes Procesrenter fra Stevningens Berammelse.

Undertegnede E. Engelsen voterer for at Beløbet fastsættes til 9000 Kr. (500 £) som en passende Godtgjørelse for den ydede Assistance.

Procesomkostningerne antages at burde ophæves.

I Henhold hertil afsiges saadan Kjendelse med Skjøn:

De Indstævnte, Dampskibet „Diana"s Rederi og Ladningseiere ved Bergens maritime Bureau, bør til Citantskabet Dampskibet „Agerøen"s Rederi som Godtgjørelse for ydet Assistance ved den under Sagen omhandlede Leilighed betale 12 000 — tolv Tusinde — Kr. med 4 (fire) pCt. aarlig Rente deraf fra 15 September 1904, til Betaling sker. Processens Omkostninger ophæves. At efterkommes inden 3 — tre Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Edv. Bessesen.

L. W. Hansen. *E. Engelsen.*

Indhold: 43. Christiania Sjørets: „Bayerischer Lloyd" (Bayersk Lloyd) mod A. Gulowsen A/S. — 44. Kungl. Maj:ts utslag: T. f. Stadsfiskalen C. G. Östlund mot Befälhafvaren å skonerten „Waldemar" C. G. Edlund. — 45. Kungl. Maj:ts dom: Skepparen Nils Ludvig Andersson i Falkenberg såsom hufvudredare för galeasen „Dufvan" mot Befälhafvaren å skonerten „Sköldmön" J. A. Larsson i Råå m. fl. — 46. Bergens Sjøret: S S „Agerøen"s Rederi mod S S „Diana"s Rederi og Ladningseiere.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 16	Aargang VI	1905

47.

Kungl. Maj:ts dom, den 2 Maj 1905.

Firman Andersson & Lindberg

mot

Firman G. & L. Beijer.

Ångfartyget „Asta" befraktas att från Blyth till Stockholm öfverföra en last stenkol och i certepartiet stadgas, bland annat, att lossningstiden skulle räknas från det fartyget blifvit inklareradt och redo att påbörja lossningen å derför anvisad plats. Då den fartyget anvisade lossningsplatsen varit upptagen af andra fartyg och det hinder, som derigenom mött för „Asta"s angörande af lossningsplatsen icke härrört från fartyget, anses lossningstiden skola räknas från och med nästa dag efter det fartyget anmälts klart till lossning, hvadan rederiet tillerkännes *ersättning för öfverliggedagar m. m.*

Den 14 April 1902 upprättades mellan firman Andersson & Lindberg såsom redare för ångfartyget „Asta", å ena, samt firman G. & L. Beijer såsom befraktarnes agenter, å andra sidan, ett certeparti, enligt hvilket fartyget skulle från Blyth till Stockholm öfverföra omkring 16 à 1800 ton kol. Certepartiet stadgade,

bland annat, att lossning skulle ske med 300 ton pr. arbetsdag; att lossningstiden skulle räknas från det fartyget blifvit inklareradt och redo att påbörja lossningen å anvisad plats samt att liggedagspengar skulle utgå med 20 £ pr. dag.

„Asta" anlände den 18 Maj 1902 till Värtahamnen. Den 20 Maj anmäldes fartyget klart till lossning och anvisades samma dag en kaj, som plägade användas af Statens Järnvägar. Kajen var emellertid upptagen af andra båtar, hvarför „Asta" fick vänta till den 27 Maj på e. m., då hon förhalades till kajen. Den 28 Maj påbörjades lossningen. Den 30 Maj fick kaptenen anledning antaga, att firman Beijer bestred att ersätta kostnaderna för dröjsmålet och inställde derför lossningen. Sedan kaptenen den 31 Maj från firman mottagit ett skriftligt meddelande, att firman vore villig ersätta den liggedagsersättning, som firman enligt certepartiet kunde anses skyldig betala, återupptogs lossningen samt slutade den 2 Juni.

Efter stämning vid Stockholms Rådstufvurätt yrkade firman Andersson & Lindberg att af firman Beijer utfå ersättning för 7 öfverliggedagar. Vidare yrkade firman att, enär firman Beijer vid erläggande af likvid för Andersson & Lindbergs fraktfordran för ifrågavarande stenkolslast innehållit 219 kr. 75 öre för att sålunda godtgöra sig utlägg till Skeppsstufvaren A. F. Söderström för hyra och bogsering af prámar samt särskilda arbetskostnader och öfvertidsarbete vid lastens lossning, men Andersson & Lindberg icke vore pliktiga att i berörda afseenden vidkännas någon utgift, firman Beijer måtte förpliktas att till Andersson & Lindberg utgifva nämnda belopp efter afdrag af 94 kr. 89 öre, hvilket belopp i annat afseende tillkomme firman Beijer, eller således 124 kr. 86 öre.

Firman Beijer bestred käromålet, enär icke firman, utan Pyman Bell & Co. limited vore befraktare. I hvarje fall anság sig firman på grund af en i certepartiet förekommande klausul vara fritagen från hvarje kraf i omstämda afseendet.

Till stöd för sin talan åberopade firman Andersson & Lindberg ett kontrakt mellan G. & L. Beijer och Kungl. Järnvägsstyrelsen angående leverans af ifrågavarande kolparti; hvarefter Andersson & Lindberg förde talan jämväl mot Järnvägsstyrelsen om gäldandet af omstämda ersättningsbelopp.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 14 April 1903:

I saken vore upplyst *att* enligt åberopade mellan firman Andersson & Lindberg såsom redare för ångfartyget „Asta" och firman G. & L. Beijer i egenskap af befraktarnes agenter afslu-

tade, den 14 April 1902 dagtecknade certeparti, samma ångfartyg befraktats att föra 16 à 1800 ton kol från Blyth i England till Stockholm mot viss angifven frakt och på villkor i öfrigt, bland annat, att lasten skulle mottagas å destinationsorten af konsignatarierna vid fartygets sida efter en beräkningsgrund för lossningen af 300 ton pr. arbetsdag, frånräknadt sön- och helgdagar, uppehåll i karantän, upplopp, strejker, öfversvämningar, ishinder eller andra oförutsedda omständigheter, som kunde förhindra lossningens fortgång, att lossningstiden skulle beräknas löpa från det fartyget blifvit i behörig ordning inklareradt och redo att påbörja lossningen å derför anvisad plats, och att liggedagspenningarne skulle utgå med ett belopp af 20 pounds pr. dag; *att* ångaren, som efter att i anledning häraf hafva, enligt af fartygets befälhafvare Kaptenen W. Lundberg den 12 Maj 1902 i Newcastle on Tyne utfärdadt konnossement intagit 1666 ton centiweights stora Bothal kol, aflastade af Pyman Bell & Co. Aktiebolag, den 18 Maj 1902 anländt till Värtahamnen och tisdagen den 20 i samma månad på förmiddagen anmälts klar till lossning; *att* emellertid, i följd deraf, att den af firman G. & L. Beijer anvisade lossningsplatsen varit upptagen af andra fartyg, „Asta" icke fått förtöja derstädes förr än kl. 1 eftermiddagen måndagen den 27 i samma månad, hvarefter lossningen tagit sin början påföljande dag; *att* lossningen pågått till fredagen den 27 i samma månad kl. fem eftermiddagen, då fartygets befälhafvare låtit stoppa lossningen i afvaktan på erhållande af säkerhet för fullgörandet af den utaf uppehållet med lossningen föranledda förlust; *att,* sedan befälhafvaren påföljande dag fått mottaga förut omförmälta, med firman G. & L. Beijers namn undertecknade och, enligt samma firmas uppgift, af dess prokurist skrifna bref, hvari nämnda firma förklarat sig villig ersätta den liggedagsersättning, som firman enligt certepartiet efter verkställd utlossning kunde anses skyldig betala, tillstånd samma den 31 Maj kl. två eftermiddagen lemnats till fortsättande af lossningen, som derefter åter upptagits måndagen den 2 Juni och samma dag afslutats;

och emedan om ock firman G. & L. Beijer icke mot en i certepartiet intagen bestämmelse, hvarigenom samma firma fritagits från allt ansvar såväl före som efter lastens inskeppande, kunde på grund af certepartiet anses ega skyldighet att gälda den liggedagsersättning, som enligt betingelserna i detsamma borde utgå, firman G. & L. Beijer i allt fall genom innehållet i ofvannämnda bref måste anses hafva iklädt sig skyldighet i sådant

afseende, men firman Andersson & Lindberg icke ådagalagt någon omständighet, på grund hvaraf firman G. & L. Beijer mot certepartiets sist angifna bestämmelser kunde anses skyldig godtgöra firman Andersson & Lindberg hvad denna firma till äfventyrs kunde hafva att fordra i ogulden frakt för ifrågavarande last;

ty och som i fråga om tiden, hvarifrån lossningstiden skulle beräknas, genom certepartiet någon ändring icke kunde anses hafva betingats i Sjölagens bestämmelse härutinnan,

samt vid sådant förhållande och enär det hinder, som mött för „Asta"s angörande af den anvisade lossningsplatsen, icke härrört från fartyget, lossningstiden skulle räknas från och med nästa dag efter det fartyget anmälts klart till lossning eller från och med onsdagen den 21 Maj, och följaktligen, med hänsyn till den i certepartiet stadgade beräkningsgrunden, liggedagstiden tilländagått tisdagen den 27 Maj, sedan två tredjedelar af dagen förflutit; hvadan och då befälhafvarens åtgärd att, på sätt som nämnts, stoppa lossningen finge anses lagligen grundad, öfverliggedagstiden, hvari således finge inräknas den tid, under hvilken lossningen i följd deraf varit inställd, skulle räknas från tisdagen den 27 Maj på eftermiddagen till och med måndagen den 2 Juni och sålunda jemlikt 120 § Sjölagen skulle anses utgöra sex och en half dagar;

alltså och då Järnvägsstyrelsen, som, enligt hvad upplyst vore, vid fartygets ankomst till Stockholm på grund af öfverlåtelse innehaft konnossementet å ifrågavarande kolparti och fått mottaga partiet med hänsyn härtill måste jemväl anses pliktig ansvara för gäldandet af den firman Andersson & Lindberg tillkommande ersättningen för öfverliggedagar,

blefve firman Andersson & Lindbergs talan endast på det sätt bifallen att firman G. & L. Beijer och Järnvägsstyrelsen förpliktades att gemensamt eller hvilkendera bäst gälda gitte till firman Andersson & Lindberg genast mot kvitto utgifva ersättning för sex och en half öfverliggedagar med 130 pounds sterling jemte fem procent årlig ränta, antingen i nämnda myntslag eller i motsvarende svenskt mynt efter den kurs, som betalningsdagen gällde å Stockholms börs för vexlar ställda att betalas vid uppvisandet; hvarförutom firman G. & L. Beijer och Järnvägssyrelsen förpliktades ersätta Anderssons & Lindbergs rättegångskostnader med tillhopa 476 kronor jemte protokollslösen.

Från detta beslut var *Rådmannen Nyström* skiljaktig och yttrade:

„Som ostridigt är att firman G. & L. Beijer vid erläggande af betalning för den uti ifrågavarande certeparti betingade frakt afdragit ett belopp af 124 kr. 86 öre samt firman, som till stöd för sitt bestridande af skyldighet att godtgöra firman Andersson & Lindberg nämnda belopp anfört, att handelsbolagen G. & L. Beijer i Stockholm och Malmö vore af hvarandra fullkomligt oberoende juridiska personer och att firman, som idkade sin verksamhet i Stockholm, i fråga om berörda afdrag handlat endast i egenskap af mäklare för Malmöbolaget, hvilket med Järnvägsstyrelsen ingått det i saken åberopade kontrakt om kolleverans, till stöd härför icke förebragt någon bevisning, utan fastmer ett motsatt förhållande framgår dels deraf att å det till grund för käromålet åberopade originalcerteparti finnes uppgift att firman G. & L. Beijer idkade handel såväl i Stockholm, som i Malmö, dels deraf att i flera af firman Andersson & Lindberg i bestyrkta afskrifter företedda af G. & L. Beijer dels i Stockholm dels i Malmö dagtecknade skrifvelser firman sjelf uppgifvit sig hafva kontor i båda dessa städer; alltså och då firman G. & L. Beijer icke visat att firman Andersson & Lindberg varit pliktig gälda de kostnader, för hvilkas godtgörande afdraget gjorts, pröfvar jag rättvist förplikta firman G. & L. Beijer att mot kvitto till firman Andersson & Lindberg genast utgifva nämnda belopp 124 kr. 86 öre jemte 5 % årlig ränta deråfrån stämningsdagen den 29 Juni 1902 tills likvid sker. I öfrigt är jag ense med pluraliteten".

Båda firmorna och Järnvägsstyrelsen sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt. Firman G. & L. Beijer bestred särskildt att det af firmans prokurist aflåtna brefvet, som tillkommit utan firmans vetskap eller godkännande, kunde medföra någon förpliktelse för firman.

Hofrätten fann i dom den 15 Juli 1904 Järnvägsstyrelsens och firman Andersson & Lindbergs mot Järnvägsstyrelsen fullföljda talan icke kunna till pröfning upptagas. Vidkommande det af firman Andersson & Lindberg mot firman G. & L. Beijer framställda yrkandet om ersättning för öfverliggedagar pröfvade Hofrätten på de af Rådstufvurätten anförda grunder och då firman G. & L. Beijer, som hvarken vid det tillfälle den 31 Maj 1902, då ångfartygets befälhafvare genom Notarius Publicus för en af delägarne i firman tillkännagifvit sin uppfatning af innebörden i ofvanberörda, samma dag till befälhafvaren aflåtna bref, eller omedelbart derefter för befälhafvaren uppgifvit, att brefvet aflåtits utan firmans vetskap, följaktligen med hänsyn jemväl till

öfriga förekomna omständigheter måste anses hafva godkänt brefvet såsom innefattande ett förklarande af firman att, derest ersättning för öfverliggedagar borde i förvarande fall utgå, firman G. & L. Beijer skulle gälda denna ersättning, rättvist fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten i denna del af saken kommit.

Enär hvad anginge firman Andersson & Lindbergs i öfrigt mot firman G. & L. Beijer i hufvudsaken förda talan, sist nämnda firma med afseende å hvad i saken förekommit, måste anses hafva för egen räkning i ändamål att påskynda lossningen för att sålunda undgå att nödgas gälda högre ersättning för öfverliggedagar än nödvändigt vore, anmodat Skeppsstufvaren Söderström om utförande af det arbete jemte förhyrning och bogsering af prånar, hvarför firman G. & L. Beijer till Söderström erlagt tillhopa 219 kr. 75 öre;

samt firman G. & L. Beijer ej ådalagt att firman Andersson & Lindberg af den anledning att ångfartygets befälhafvare låtit afbryta lossningen eller på annan grund skulle vara skyldig vidkännas samma utgifter,

pröfvade Hofrätten rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens dom härutinnan, förplikta firman G. & L. Beijer att mot kvitto till firman Andersson & Lindberg utgifva nämnda belopp med afdrag, enligt sistbemälda firmas medgifvande, af 94 kr. 89 öre eller sålunda 124 kr. 86 öre jemte 5 % årlig ränta derå från stämningsdagen den 29 Juni 1902 till dess betalning skedde; och blefve Rådstufvurättens dom beträffande rättegångskostnaden af Hofrätten fastställd.

Firman G. & L. Beijer fullföljde hos Kungl. Maj:t sin talan, som af firman Andersson & Lindberg bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade firman G. & L. Beijer att ersätta firman Andersson & Lindbergs kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 200 kr. jemte domslösen.

48.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 31 Mai 1905.

Handelsfirmaet Kopp & Clausen
(Overretssagfører Bing)

mod

Aktieselskabet „Det forenede Dampskibsselskab"
(Overretssagfører Simonsen).

Kornlast tager under Losningen Skade ved Søvand, der var trængt ind i Lastrummet gjennem et af Rotter gnavet Hul i et Blyrør, som forbandt Maskinpumpen med Forpeaktanken. Retten udtaler, at det ikke kan tilregnes Skibet som en Feil, at der var Rotter ombord, ikke heller at det omtalte Rør var af Bly, men at Rederiet dog maa ansees ansvarlig for Skaden, fordi denne kun var muliggjort derved, at man af Hensyn til en Reparation ved Roret, havde pumpet Vand i Forpeaktanken, inden Losningen var fuldendt, hvorfor Rederiet ikke antages at kunne nyde Ansvarsfrihed ifølge § 3 i den amerikanske Konnossementslov (Harteract), som var en Bestanddel af Kontrakten.

Handelsfirmaet Kopp & Clausen har under nærværende Sag paastaaet det af dem indstævnte Aktieselskab: „Det forenede Dampskibsselskab" dømt til at betale dem Erstatning for deres Tab ved, at en Del af et med Selskabets Damper „L. P. Holmblad" hertil fra Boston i November 1901 ankommet Parti Hvede ved Udlosningen fandtes beskadiget af Vand, med 5 440 Kr. 80 Øre og Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 5 Marts 1902 foruden Sagsomkostninger. De Indstævnte have fordret sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger, hvorhos begge Parter have nedlagt subsidiære Paastande med Hensyn til Erstatningens Størrelse.

Under Sagen foreligger der væsentlig følgende:

Dampskibet „L. P. Holmblad" (bygget i 1893 af Staal, 272' langt) var den 10 Oktober 1901 afgaaet med Ladning fra Aalborg til Boston, hvor det, efter at have losset, fra den 1 til

den 9 November indtog Ladning hertil, deraf i Lastrummene Nr. 2 (Storlasten lige foran Maskin- og Kulrummene) og Nr. 3 fra Bunden i en Højde af ca. 7′ (med Stykgods ovenover) haard Manitoba Hvede af Vægt ifølge Konnossementerne 1,281,891 danske Pd. (23,574 bushels), hvoraf de $^2/_3$ eller 854,558 Pd. vare bestemte til Firmaet Kopp & Clausen, den $^1/_3$ til et andet herværende Firma. Skibet afgik selve den 9 November fra Boston (dets Amning var da 17′ 3″ for og 18′ 3″ agter) og ankom efter en Rejse, hvorpaa det kun ses en enkelt Dag at have arbejdet haardt i Søen og taget en Del Vand over, den 26 November hertil og gik strax ind i Frihavnen, hvor Losningen paabegyndtes den næste Morgen og fortsattes de følgende Dage, til den var tilende den 2 December. Den 3 December paabegyndtes saa ny Tillastning af Skibet, og sluttedes denne (med Afbrydelse af den 9 og 11 foruden de to Søndage den 8 og 15) den 18 December, hvorpaa Skibet atter samme Dag afgik til Boston.

Under Losningen her vare Bundtankerne Nr. 1 og 2 blevne fyldte den 29 November, og den 30 November Kl. 9 Formiddag begyndte man, samtidig med at Losningen fra Lastrum Nr. 2 fortsattes, med at fylde Forpeaken med Vand ved Pumpning fra Maskinen, hvad der var foranlediget ved, at der paa Skibets Rejse hertil i November havde fundet en Beskadigelse Sted ved Roret, hvis Reparation nødvendiggjorde, at Agterskibet blev løftet og Forskibet derfor sænket (den nævnte Reparation ved Roret blev udført i Dagene fra den 30 November til den 4 December.

Under Losningen af Lastrum Nr. 2 var der blevet anbragt nogle Støtter nede i samme for at stive Skottet af. Omtrent Kl. $4^1/_2$ Eftermiddag efter Skibsuret den 30 November, mente Arbejdsformanden imidlertid, at man var naaet saa vidt, at de kunde tages bort, og han beordrede dem da hevne op. 2den Styrmand, som da stod tæt ved, opdagede saa strax, at Støtterne vare vaade indtil 2′ fra neden af, og han lod derfor strax foretage en Pejling af Pejlerøret i Storlasten, som viste ca. 5′ Vand der. Han beordrede derpaa Pumpningen til Forpeaken standset (Pejlingen og Standsningen af Pumpningen skulde tilsammen have taget ca. 10 Minutter, Stopningen af Pumpningen skal ifølge Maskinuret være sket ca. Kl. 5 Eftermiddag — altsaa ca. 8 Timer efter at den var begyndt —, men det vides ikke, om de to omtalte Ure gik ens). Saa beordredes derhos tillige Storlasten pumpet læns tilligemed Tank Nr. 1 for at tilveiebringe lige Amning, hvad der va-

rede til noget efter Midnat den 30 November. Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at Skibets Forpeak var bleven fyldt sidste Gang forinden ved Skibets Afgang fra Aalborg den 10 Oktober 1901 for da at bringe det paa rette Amning, men saa var bleven udpumpet igen den 17 Oktober, uden at man da havde mærket nogen Utæthed.

Den 5 December 1901 blev der i Anledning af det omtalte Uheld ved tvende af nærværende Ret paa Begæring af „Det forenede Dampskibsselskab" udmeldte Mænd foretaget en Besigtigelse af „L. P. Holmblad". I den af dem afgivne Beretning og ved den noget efter foretagne Afhjemling af Forretningen udtalte de 2 Mænd, at den opdagede Lækage havde vist sig at være opstaaet om Styrbord $3^1/_2'$ fra det vandtætte Skot ind mod den tværskibs Kulkasse, hvor der fandtes at være et rundt Hul (paa ca. $1^1/_2" \times 1^3/_4"$) ind i det Blyrør (paa ca. 2" i Gennemsnit), der forbandt Makinpumpen med Forpeaktanken. Blyrøret, der befandt sig ved Bunden af Lastrummet, var paa alle 4 Sider omsluttet af Træ (nemlig Skibssiden paa den ene og Træ af 2"'s Tykkelse paa de 3 andre Sider), og denne Garnering, der var solid, var i god Orden uden noget Hul, men kun tæt henne ved Skottet forsynet med en Forbindelse fra Undersiden, for at mulig udsivende Vand kunde løbe bort. Ogsaa selve Blyrøret var, fraregnet det nævnte runde Hul, i god Stand, og udtalte Mændene bestemt, at det øjensynlig ikke var opstaaet ved Overlast eller Mangel paa Omhu fra Skibets Side, men at Mærker i Kanten om Hullet tydede paa, at det var fremkaldt af Rotter hvoraf Besætningen ogsaa kort efter Uheldet havde fundet en 5 Stykker døde i Nærheden. — Den saaledes afgivne Beretning stemmede i det hele med, hvad der fremkom under en faa Dage efter afgiven Søforklaring; Kaptajnen udtalte da, at han vel, strax efter at Lækagen var opdaget, havde spurgt 1ste Styrmand om, hvorfor denne ikke under Paafyldningen af Forpeaken (der tog en 8 til 10 Timer) havde ladet Pumpen pejle, men at han havde fundet dennes Svar rigtigt, at det ikke var faldet ham ind, fordi der ikke tidligere havde været noget i Vejen.

Ved en den 6 December 1901 af tvende efter Begæring af Ladningsmodtagerne af Retten udmeldte Mænd erklærede de, at den omhandlede Hvede i ubeskadiget Stand af dem ansattes til 6 Kr. 40 Øre pr. 100 Pd., men at den beskadigede Del, der var sagt dem at udgøre ca. 1200 Tønder, kun kunde ansættes til 3

Kr. pr. 100 Pd., og til denne Pris (frit paa Vogn) solgtes den ogsaa faa Dage efter ved Mægler.

Da Losningen var færdig, viste den beskadigede Del af Hveden, der foreløbig anbragtes i Pramme, sig ved Vejning at udgøre 281,777 Pd. (: — Vægten af den beskadigede og ubeskadigede Hvede tilsammen viste sig ved Udlosningen at udgøre 1,317,056 Pd., ɔ: 35,165 Pd. eller ca. 2,75 % mere end Konnossementsvægten, uden at det selvfølgelig lader sig sige, hvor stor en Del af Overvægten der hidrørte fra det ved Lækagen indtrængte Vand — :). Ved den mellem Sagsøgerne og Modtageren af den $^1/_3$ Del af Hveden den 12 December s. A. af Handelsstandens Inspektørkontor i Frihavnen foretagne sædvanlige Regulering af Forskellen mellem, hvad hver af dem faktisk havde faaet og skulde have, ansattes Prisen paa den omhandlede Hvede til 6 Kr. 50 Øre pr. 100 Pd. frit paa Vogn. Paa Grundlag deraf opgjordes hele Tabet paa den beskadigede Del af Hveden (under fornødent Hensyn til Omkostningerne) til 8 311 Kr. 20 Øre, hvoraf altsaa $^2/_3$ eller 5 540 Kr. 80 Øre faldt paa Sagsøgerne, som derfor have indtalt dette Beløb her under Sagen. Beregnet paa Grundlag af den af de to Skønsmænd ansatte, ovenfor nævnte Pris af 6 Kr. 40 Øre pr. 100 Pd. ubeskadiget Hvede vilde hele Tabet derimod udgøre 8 064 Kr. 58 Øre og Sagsøgernes Del deraf 5 376 Kr. 38 Øre. Naar Fakturaprisen for den samme Hvede (der kun var lidt over 6 Kr. pr. 100 Pd.) lægges til Grund bliver endelig hele Tabet 7 143 Kr. 24 Øre og Sagsøgernes Andel deraf altsaa kun 4 762 Kr. 16 Øre.

Ifølge de i Konnossementerne for de paagældende Varer optagne forskellige Klausuler skulde Skibet bl. a. ikke være ansvarligt for Tab eller Skade hidrørende fra nogen skjult Fejl ved Skrog, Maskineri eller Tilbehør eller fra Afløb, Lækage o. s. v., og var det derhos i denne udtrykkelig udtalt, at Afskibningen af disse Varer skulde være underkastet alle de Bestemmelser og Undtagelser fra Ansvar, som indeholdtes i den amerikanske saakaldte „Harter act" af 13 Februar 1893, særlig altsaa ogsaa Forskriften i dens § 3, at, naar et Skib er i enhver Henseende sødygtigt og fuldt udstyret, skal hverken det eller dets Ejere være ansvarlige for Skade eller Tab hidrørende fra Fejl eller Fejltagelser i Navigationen eller i Ledelsen („the management") af Skibet.

Efter hvad der er fremkommet maa Retten gaa ud fra, at den omhandlede Beskadigelse af Hveden i Lastrum Nr. 2 hidrørte

fra Vand, der var løbet ud af det ovenfor nævnte Hul, der forbandt Maskinpumpen med Forpeaktanken, og at dette Hul skyldtes Rotter ombord i Skibet. Retten maa imidlertid tillige være af den Mening, at, ligesom det ikke kan tilregnes Skibet som en Fejl, at der overhovedet fandtes Rotter ombord i samme, saaledes kan det heller ikke anses som en Fejl, der kunde medføre Ansvar, at det omtalte Rør var af Bly, og det maa derhos antages at have været forsvarlig anbragt og godt i det hele, ligesom der ikke ses at have foreligget nogen Forsømmelse, med Hensyn til at Hullet i samme ikke var opdaget før Skibets Ankomst hertil.

Retten finder imidlertid, at de Indstævnte ikke desto mindre maa bære Ansvaret for den Sagsøgernes Hvede ved det under Pumpningen fra det omhandlede Rør i Lastrummet indflydte Vand. Vel kunde nemlig Skibets Rejse forsaavidt ikke siges at være fuldført, som det indladede Gods endnu ikke var udlosset, men den omtalte Pumpning kan, hvor meget dens Foretagelse og Paaskyndelse end var i Skibets Interesse af Hensyn til dets umiddelbart forestaaende nye Rejse ikke siges at have havt noget at gøre med den foregaaende Rejse, der afsluttedes med Udlosningen, og der findes derfor ikke her at kunne blive Spørgsmaal om Anvendelse af Konnossementsklausulerne og særlig af § 3 i „Harter acten" om Ansvarsfrihed for Fejl under „the management". Naar Skibet ikke desto mindre mente at burde paabegynde Rorreparationen og de dermed forbundne Arbejder endnu under Losningen, maatte det ogsaa paatage sig det almindelige Ansvar i saa Henseende, jfr. Sølovens § 142, og det skal kun endnu bemærkes, at der ikke, som af de Indstævnte anført, her foreligger en ren, endsige en uafvendelig Hændelse, uden at der derimod findes Anledning til at komme nærmere ind paa, naar og hvorledes der burde have været pejlet, før Skaden indtraadte, for at forebygge saadan.

Men, medens de Indstævnte derfor ville blive at dømme til at betale Sagsøgerne det dem tilføjede Tab, findes dette under Hensyn særlig til Forskrifterne i Konnossementets Indledning og dets § 20 og § 28, som af dem paastaaet, kun at kunne blive at ansætte paa Grundlag af Fakturaværdien, altsaa kun til de tidligere anførte 4 762 Kr. 16 Øre med Renter, medens der derimod ikke, som af de Indstævnte fordret, kan blive at fradrage yderligere ½ % for formentlig Undervægt med 257 Kr. 49 Øre (hvorved Beløbet vilde nedgaa til 4 504 Kr. 67 Øre). I Sagsomkostninger ville de Indstævnte have at betale 150 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Aktieselskabet „Det forenede Dampskibsselskab", bør til Sagsøgerne: Handelsfirmaet Kopp & Clausen, betale 4 762 Kr. 16 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 5 Marts 1902 til Betaling sker, og 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

49.

Kungl. Maj:ts dom, den 24 Maj 1905.

Förnyade : artygsaktiebolaget Svenska Lloyd i Göteborg

mot

)n i egenskap af befälhafvare å ångfartyget „Rosa".

)sa" *sammanstöter i Kaiser Wilhelm kanalen* med
om dervid tillfogas åtskilliga skador. Då „Rosa" vid
tål af behörig kanallots och „Rosa"s rederi på grund
le gällande ordningsförskrifter ej vore ansvarigt för af
övrering möjligen begångna fel, ogillas mot rederiet förd

ıber 1901 sammanstötte i Kaiser Wilhelm ka-
Rosa" från Sölvesborg med Ångfartygsaktie-
yds ångare „Norden", som dervid tillfogades
)dan „Norden" inkommit till Malmö, uttog bo-
Rådstufvurätten i Malmö å „Rosa"s befäl-
n med yrkande att, då sammanstötningen or-
g manövrering från „Rosa"s sida, dess rederi
med fartyg och frakt utgifva ersättning
)m sammanstötningen tillskyndade skada och

n talan åberopade bolaget ett utslag af sjö-
ngående ifrågavarande sammanstötning. En-
ınstötningen förorsakats derigenom, att „Rosa",
„Norden", erhöll bottensug vid nordsidan och
sidan just i det ögonblick, då „Norden" hunnit
ınstötningen. Då „Norden" höll sig å syd-
d hänsyn till den hotande faran icke blott
ch ställts back, utan äfven babordsankaret
kastats, hade enligt sjörättens mening från „Norden"s sida skett

allt, som kunde ske till undvikande af kollision. Att „Rosa“ fick bottensug och afvek från nordsidan, kunde förklaras deraf att hon råkade för nära nordsidan. På hvad sätt detta skedde, kunde man ej med visshet säga. Det vore att antaga att det gafs för mycket roder, då man drejade till nordsidan för att passera „Norden“. Detta vore lätt möjligt och kunde i hvarje fall icke läggas lotsen till last, emedan han från sin ståndpunkt icke kunde kontrollera rodrets skötsel. Om fartyg i kanalen på grund af bottensug afveke från den ena sidan till den andra, gingo de, enligt hvad erfarenheten visade, i de flesta fall trots motsvarande motroder öfver till andra sidan, såvida de icke dessförinnan kunde hejdas. Uppstode sålunda fara för sammanstötning, bjöde alltså försigtigheten att, så snart ske kunde, bringa fartyget ur farten. Detta skulle i föreliggande fall ha kunnat ske genom att man å „Rosa“ låtit ankaret gå och slagit maskinen back genast man märkte att fartyget afvek från nordsidan. Hade man gjort detta genast i stället för att vänta, tills fartyget kommit öfver kanalens midt, så hade kollisionen kunnat undvikas, emedan i så fall „Rosa“ kommit att ligga stilla, innan hon nått „Norden“.

„Rosa“s rederi bestred käromålet under påstående att „Norden“ sjelf vållat kollisionen genom att ej stoppa i tid och besvara „Rosa“s signaler. I hvarje fall vore „Rosa“s rederi fritaget från all ersättningsskyldighet, enär fartyget stått under befäl af behörig kanallots, hvilken enligt ordningsstadgarne för kanalen med fullt ansvar öfvertagit fartygets förande genom kanalen.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 3 Augusti 1903:

Uti åberopade „ordningsstadgar för Kaiser Wilhelm (Nord—Östersjö) kanalen“ föreskrefves, bland annat, *att* alla fartyg, som befara kanalen — med vissa undantag endast, om hvilka nu ej kan vara fråga — äro underkastade lotstvång; *att* kanallots vid tillträdandet af sin tjenst ombord med fullt ansvar öfvertager fartygets förande genom kanalen *samt att* fartygets befälhafvare äfvensom hvarje enskild man af besättningen ovillkorligen skall åtlyda alla anordningar, som vidtagas af lotsen under utöfvandet af hans tjensteåligganden;

och enär ångfartyget „Rosa“ vid det tillfälle, då detsamma den 11 December 1901 kl. omkring 10,40 f. m. under resa genom Kaiser Wilhelm kanalen från Holtenau vesterut i närheten af

kilometermärket 41,5 i kanalen sammanstötte med ångaren „Norden“, ostridigt stått under befäl af behörig kanallots;

samt vid sådant förhållande, äfven om, såsom å kärandesidan påståtts, sammanstötningen förorsakats af det sätt, hvarå „Rosa“ manövrerats, „Rosa“s rederi, med stöd af stadgandet i 8 § Sjölagen, icke kan anses vara ansvarigt för skada, som genom sammanstötningen tillskyndats „Norden“,

pröfvar Rådstufvurätten rättvist ogilla käromålet samt förpligta bolaget att med 700 kronor ersätta „Rosa“s rederi dess rättegångskostnader.

Bolaget sökte efter vad ändring i Hofrätten öfver Skåne och Blekinge. Den omständigheten att „Rosa“ haft tvångslots ansåg bolaget ej kunna befria rederiet från ersättningsskyldighet i annat fall än att lotsen ensam vållat skadan. Här hade emellertid „Rosa“s befälhafvare bidragit till sammanstötningen genom att icke lemna lotsen alla upplysningar om fartygets manöveregenskaper.

„Rosa“s befälhafvare yrkade fastställelse å Rådstufvurättens utslag.

Hofrätten yttrade i dom den 3 Juni 1904:

Enär på sätt Rådstufvurätten yttrat „Rosa“ vid ifrågavarande tillfälle stått under befäl af behörig kanallots samt med hänsyn till innehållet i de uti Rådstufvurättens utslag anmärkta ordningsföreskrifter för kanalens befarande rederiet för „Rosa“ ej vore ansvarigt för de af lotsen vid „Rosa“s manövrering möjligen begångna fel;

ty och som den i saken förebragta utredningen icke gåfve vid handen, att „Rosa“s befälhafvare eller någon af dess besättning eller dermed enligt 8 § Sjölagen likställd person vare sig ifråga om utförandet af de utaf lotsen vid tillfället gifna befallningar eller annorledes gjort sig skyldig till fel eller försummelse af beskaffenhet att hafva medverkat till den skedda sammanstötningen;

alltså och då det ej heller förekommit någon omständighet, på grund hvaraf vållande till sammanstötningen kunde läggas rederiet för „Rosa“ sjelft till last,

pröfvade Hofrätten rättvist fastställa det slut, Rådstufvurättens utslag innehölle; och förpligtades bolaget att ersätta

motpartens kostnader i Hofrätten med 90 kr. jemte domslösen.

Bolaget fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t., som emellertid, på hemställan af Nedre Revisionen, pröfvade rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade bolaget att ersätta motpartens kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 225 kr. jemte domslösen.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: **47.** ***Kungl. Maj:ts dom:*** *Firman Andersson & Lindberg mot Firman G. & L. Beijer.* — **48.** ***Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn:*** *Handelsfirmaet Kopp & Clausen mod Aktieselskabet „Det forenede Dampskibsselskab".* — **49.** ***Kungl. Maj:ts dom:*** *Förnyade Angfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd i Göteborg mot Sjökaptenen Aug. Nilsson i egenskap af befälhafvare å ångfartyget „Rosa".*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 17	Aargang VI	1905

50.

Bergens Sjøret, den 18 Juli 1905.

Hans Olsens Dykkerforretning
(Overretssagfører Friele)

mod

S/S „Geir"s Rederi
(Overretssagfører Henrik Ameln).

Hans Olsens Dykkerforretning tilkjendes 12 000 Kroner for Bjergning af S/S „Geir" (Værdi 100 000 Kroner), der var kommet paa Grund ved Indseilingen til Vigsnæs paa Karmøen. Nævnte Forretning hjalp til ved sin Dykkerbaad „Achilles", som besørgede Pumpnings- og Tætningsarbeidet og fulgte med S/S „Geir" til Bergen, efterat det var kommet flot.

Hans Olsens Dykkerforretnings Konkursbo ved dets Bestyrer Overretssagfører O. Friele har anlagt nærværende Sjøretssag mod Dampskibet „Geir"s Rederi og Assurandører ved Skibets Disponent H. Kuhnle. Tvisten angaar Størrelsen af den Citantskabet tilkommende Godtgjørelse for at have bragt Dampskibet „Geir"

af Grunden efter dets Grundstødning ved Indløbet til Vigsnæs paa Karmøen den 1 December 1904. Citantskabet paastaar sig tilkjendt Bjergeløn med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte, som benægter, at der foreligger Bjergning paastaar sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger hos Citantskabet mod at betale en passende Godtgjørelse efter Rettens Skjøn for ydet Assistance.

Ifølge „Geir"s Journaluddrag, der er beediget under Skibets Sjøforklaring i Bergen, stødte Skibet om Formiddagen den 1 December ved Entringen af det trangeste af Indløbet til Ankerpladsen til Vigsnæs Havn, idet dets Bagbords Side tog Grund fra Agterkant af Bakken til Fokkeriggen. Samtidig skar Skibet over til Styrbord og blev staaende paa en anden Grund, som skulde passeres om Styrbord, og blev der staaende fast. Man mærkede strax, at Vandet strømmede haardt ind i Forrummet og Storrummet. Man gik strax igang med at sætte ud Fortøininger, saavel forud som agterud for at holde Skibet i nogenlunde ret Stilling. Der fandtes at være $6^1/_2$ Favn Vand agterud og tiltagende opadgaaende Grund forover til 9 Fod.

Den 2 December Kl. $8^3/_4$ Formiddag kom (fremdeles ifølge „Geir"s Journaluddrag) Citantskabets Dykkerbaad „Achilles" for at undersøge Skibets Skade og gjorde strax Forberedelse til Arbeidet. Vinden stiv Kuling af Sydvest og Sugdraget i Vandet blev noksaa betydeligt, saa Skibet vriede sig noget til Siden. Lørdag den 3 var Vinden frisk af Sydvest med Regn. Dykkerbaadens Mandskab fortsatte med Arbeidet. Søndag den 4: Tætningsarbeidet fortsattes. Vinden sydlig frisk med Regnbyger, Søen mere rolig. Den 5: Stormende Blæst af Vest-Sydvest og noksaa meget Sugdrag i Vandet. Skibet vred sig meget til Siderne paa Grunden. Fremdeles stormende fra Vest-Sydvest. Arbeidet med Tætningen og Lænspumpningen kunde ikke fortsættes paa Grund af stormende Veir, fordi man ansaa det for at være stor Risiko forbunden med at tage Skibet af Grunden, da der var meget trangt. Fortøiningerne blev overalt ofte efterseet. Den 6 Kl. 8 Formiddag: Begyndte med at faa Skibet af Grund, da Veir og Vind var bleven moderat af Vest-Nordvest. Efterat „Achilles" havde arbeidet med Pumpningen omkring 1 Time og „Geir"s Maskine arbeidede med fuld Fart agterover, samtidig med, at der med Agterwinchen hivedes paa Agterfortøiningen med fuld Kraft, lykkedes det at faa Skibet af Grunden Kl. $10^1/_4$ Formiddag.

Angaaende Situationen, hvori „Geir" efter Grundstødningen befandt sig, gjøres fra Indstævntes og Citantskabet Side indbyrdes temmelig afvigende Opfatninger gjældende. Indstævnte benægter, at Skibet var stedt i Nød og udsat for at ødelægges. Under Henvisning til Kontravidnernes Prov (se det under 25 Marts 1905 optagne Thingsvidne i Haugesund) fremholdes, at „Geir" laa indpaa selve Vigsnæs Havn paa et Sted, hvor Omgivelserne bød let Adgang til betryggende Fortøining af Skibet paa alle Kanter. 1ste Thingsvidne — og overensstemmende med ham 2det Thingsvidne — har om Stedet, hvor „Geir" efter Sigende skulde have staaet, nemlig paa et Skjær i den Bugt, som dannes af Fjærholmene mod Nord og Nordvest og Svinøen mod Syd — forklaret, at her er Ankergrund og let at fortøie iland, ligesom Sjøen ikke staar direkte paa. Vidnet anser Bugten godt beskyttet, men der kan være Dragsug, som dog ikke mærkes saa stærkt som længere inde. I en beediget Erklæring, som de 2 nævnte Vidner har afgivet, heder det: „Vi anser Vigsnæs Havn for at være ligesaa god som andre almindelige Havne, da den er beskyttet af Holmer for alle Vinde, for Havsøen undtagen for Nordvest, som den er aaben for, men for Nordvest har man Fæøen $^1/_4$ Mil af, som Kartet udviser, som borttager Havdynningen. 3die Thingsvidne, Assurandørens Agent udtaler i sin beedigede Skrivelse til Dampskibsassuranceforeningen i Bergen af 19 Januar 1905 bl. a., at Grunden, hvor „Geir" stod, ligger omtrent midt paa Havnen, samt at man derfra kan række med Fortøiningen saa at sige i alle Land.

De 4 Hovedvidner, som samtlige deltog i Arbeidet med at bringe „Geir" af Grunden, men som oplyses at være uinteresserede i Sagens Udfald, har enstemmig udtalt, at Strandingsstedet laa meget udsat. Den ene Dag blæste der en Storm, og da stod Sjørokken baade over „Geir" og „Achilles". Om „Geir"s Situation forøvrigt har 1ste Hovedvidne — Dykkeren — forklaret, at Skibet laa oppe paa en Fjeldnakke, med Kjølen nede i en Spræk, hvilende med Kjølpladerne paa Fjeldkanterne, medens selve Kjølen var fri. Det Stykke af Fjeldet, som den hvilede paa, var af ca. 3 Fods Længde. Der hvor den stod (paa Forskibet), var Pladen opbrukken i ca. 4 Fods Længde. Den væsentligste Skade var imidlertid ikke der, men paa det Sted, hvor den oprindelig havde faaet Stødet nemlig under Forrummet, hvor den havde et 20 Fods Hul i Kimmingen i 2 Pladers Bredde. Den ovennævnte 4 Fods Spræk antager Vidnet, at Skibet havde faaet ved at ligge og vrides i Sugdraget. Samtlige Hovedvidner udtaler, at der var

Fare for, at „Geir"s Agtertrosser kunde brække, og Følgen heraf vilde for „Achilles"s Vedkommende have været, at den var kommet til at drive paa Land og knuses. „Geir" vilde antagelig gaaet paa Land med Agterskibet og faaet Hul og sunket. De nævnte Vidner udtaler ogsaa samstemmig, at „Achilles" ikke kunde være fortøiet paa andet Sted under Bjergningsarbeidet, idet den paa Styrbords Side vilde have ligget iveien for Fortøiningerne. 1ste, 3die og 4de Hovedvidne har endvidere erklæret, at „Geir" ikke kunde holdes læns med egne Pumper, og at Skibet ikke kunde være bjerget alene ved Tætningsarbeide, idet der udkrævedes Lænspumpning, hvortil udkrævedes en Bjergningsdamper. Det er nemlig — heder det — ikke muligt at faa et saa stort Hul, som her var, saa tæt, at en liden Pumpe som Skibets egen kan opnaa det Tryk, der skal til, for at suge Tætningslemmen ind til Pladerne, hvilket er nødvendigt, for at Skibet skal kunne lænspumpes.

Retten antager i Henhold til, hvad der saaledes foreligger, at Dykkerselskabets Arbeide maa karaktiseres som Bjergning, om end af mindre vanskelig Art, da Skibet var tomt (ballastet), og Stedet egentlig heller ikke kan siges at ligge særlig udsat for Vind og Sjø. Det maa dog medgives, at Arbeidet ikke har været uden Risiko for „Achilles", nemlig for det Tilfælde, at „Geir"s Fortøininger skulde være sprungne.

Det maa ogsaa antages, at Skibets Situation var saadan, at det neppe kunde være bleven bjerget alene ved Hjælp af en Dykker, egne Pumper og andre lettere tilgjængelige Midler. Under enhver Omstændighed vilde der paa den Maade medgaaet betydelig længere Tid og Skibet saaledes saa meget længere i en urolig og stormfuld Aarstid have været udsat for Risikoen af større Beskadigelser. Det sees jo ogsaa, at Tætningsarbeidet har maattet afbrydes paa Grund af Storm og Sugdrag i Sjøen, hvad der vel i høiere Grad maa forudsættes at ville været blevet Tilfælde, om ikke et for Bjergningsarbeidet udrustet Fartøi havde været til Disposition. Det bemærkes, at Dykkerskibet ogsaa fulgte med paa Reisen til Bergen, og at dette i Betragtning af at man havde at passere over aabent Havstykke, saavel før Skibet kunde komme ind i Leden som over Fjordene, maa ansees som en betydelig Foranstaltning, der maa tages i Betragtning ved Bjergelønnens Fastsættelse.

„Geir"s Værdi i skadelidt Stand er ansat til Kr. 100 000.

Under Hensyn til det Foranførte findes Bjergelønnen at kunne bestemmes til Kr. 12 000.

Sagens Omkostninger vil blive at ophæve.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, $^{8}/_{8}$ „Geir"s Rederi, bør til Citantskabet, Hans Olsens Dykkerforretnings Konkursbo ved dets Bestyrer Overretssagfører Friele, betale i Bjergeløn 12 000 — tolv Tusend Kroner — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 11 Januar 1905 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

18—7—05.

Enige:

Ludvig Dahl.

Andr. Olsen. *O. O. Bergh.*

51.

Norges Høiesteret, den 25 Juli 1905.

Dampskibsfører Johan Amundsen
(Advokat Nørregaard)

mod

A. Asgeirsson, Kjøbenhavn
(Advokat Gustav Blom).

Klipfisk stuves for nærved Maskinskottet og tager Skade af Varmen. Maanedsbefragteren, der har maattet betale Lastens Eier Erstatning herfor, søger Regres hos Rederiet, som imidlertid frifindes, fordi Stuvningen af Fisken overensstemmende med Maanedsbefragtningens Betingelser, var udført af Maanedsbefragteren selv.

Hvad der er denne Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder, erfares af den af Haugesunds Sjøret den 15 Juli 1903 afsagte Dom, ved hvilken blev saaledes kjendt for Ret:

„Dampskibsfører Johan Amundsen, Haugesund, bør til A. Asgeirsson, Kjøbenhavn, betale Kr. 1 753,85 — sytten Hundrede tre og femti Kroner, fem og otti Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 7 Oktober 1902, til Betaling sker.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms Forkyndelse under Adfærd efter Loven".

Efter erhvervet Opreisningsbevilling af 28 September 1904 har Skibsfører Johan Amundsen ved Stævning af 7 Oktober s. A. paaanket denne Dom til Høiesteret, hvor han har nedlagt saadan Paastand:

„At den paaankede Dom underkjendes, og at Appellanten frifindes for Indstævntes Tiltale i denne Sag og hos denne tilkjendes Processens Omkostninger ved Sjøretten og Høiesteret".

A. Asgeirsson har nedlagt Paastand om Stadfæstelse af Sjøretsdommen og om Tilkjendelse af Procesomkostninger for Høiesteret.

Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Nye Oplysninger er ikke tilveiebragt for Høiesteret, hvor Sagen altsaa foreligger i samme Skikkelse som ved Sjøretten.

Høiesteret kommer til det Resultat, at Appellanten bør frifindes for Indstævntes Tiltale.

Den under Sagen omhandlede Beskadigelse af vedkommende Klipfiskladning er anseet forvoldt ved, at en Del af Ladningen er stuvet for nær Skibets Maskinrum. Denne Stuvning er imidlertid besørget af Indstævnte som Aflader. Og Appellanten havde saa meget mindre Opfordring til — udenfor hvad der berørte Skibets Sjødygtighed — at gjøre Indvendinger mod den Maade, hvorpaa Stuvning fandt Sted, som Indstævnte i sin Egenskab af Tidsbefragter i den Anvendelse, det her gjælder, tillige stod i en Reders Forhold til Appellanten. Almindelige Retsregler synes under disse Forhold at maatte tilsige, at Indstævnte selv maa bære den Skade, der er opstaaet ved uforsvarlig Stuvning og ikke herfor kan gjøre Skibsføreren ansvarlig. Nogen herfra afvigende Retsregel findes ikke opstillet i Sjøfartsloven, hvis § 59, 2 P., tvertimod giver Udtryk for, at *ligeoverfor den*, der selv har beordret eller besørget, hvad almindelig paaligger eller overlades Skibsføreren, kan denne ikke have Ansvar for, at der er udvist Forsømmelighed eller Uagtsomhed ved den anvendte Fremgangsmaade. At Sjøfartsloven opfatter Retsforholdet saaledes, bestyrkes ogsaa ved, hvad dens Motiver til § 26 (P. 59) er anført om Skibsførerens Ansvar for Stuvningen.

At Appellantens Ansvarsfrihed ligeoverfor Indstævnte under Omstændigheder som de foreliggende skulde være betinget af, at han havde givet Indstævnte nogen Underretning og udtrykkelig fralagt sig Ansvar, findes der ikke Grund til at antage. Forsaavidt der under Sagen er gjort gjældende, at Appellanten skulde have udvist Forsømmelighed ved ikke under Reisen at aabne Lugerne, kan det ikke ansees tilstrækkelig godtgjort, at i saa Henseende er noget at lægge Appellanten tillast, eller at manglende Luftning har bevirket Lastens Beskadigelse.

Processens Omkostninger antages at burde ophæves for begge Retter.

3 Medlemmer voterer for Stadfæstelse af Sjørettens Dom og henholder sig i det Væsentlige til dens Begrundelse.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Dampskibsfører Johan Amundsen bør for A. Asgeirssons Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Certeparti af 28 Februar 1900 bortfragtede John M. Hauge, som bestyrende Reder af S/S „Saga" af Haugesund, dette Skib til A. Asgeirsson, Kjøbenhavn, for en bestemt Tid (Timecharter). Under denne Befragtningskontrakt indtog Skibet i November Maaned 1900 i Isafjord paa Island en Ladning Klipfisk, bestemt til Barcelona og Genua. Da Skibet kom til Barcelona, viste det sig, at endel af den Fisk, som udlossedes der, havde taget Skade. Skibets Fører, Kaptein Johan Amundsen af Haugesund og Ladningsmodtageren opnævnte da hver sin Skjønsmand og disse, der kom til et forskjelligt Resultat med Hensyn til Skadens Omfang og Størrelse valgte igjen en tredie til Opmand. Den af Mændene afgivne Skjønserklæring dateret 2 Januar 1901 lyder i Oversættelse som følger:

„Undertegnede Synsmænd Hans Lossius og Juan Betrin udnævnte henholdsvis af „Saga"s Captein Hr. Johan Amundsen og af D'Herrer Hijos de Francisco Ramon Lopez for at afgive Skjøn over Værdiforringelsen af et Parti Klipfisk som nævnte Damper hidbragte og som viste sig brændt, erklære herved at have undersøgt det ovenomtalte Parti som veiede 4270 Kilo og som havde været stuvet opad Skillerummet til Maskinen, hvorfra Varmen havde beskadiget Fisken, saaat en stor Del var gaaet i Stumper og Stykker og Resten forbrændt. Hr. Lossius vurderede den samlede Skade til 960 P.tas medens Hr. Betrin ansatte den til 2000 P.tas. Paa Grund af denne Uoverensstemmelse saa valgte de begge Hr. José Rovira til Opmand, som efter en nøie Undersøgelse vurderede Skaden til 1500 P.tas. Herefter opsattes dette Dokument in duplo".

Den af Dampskibsføreren valgte Skjønsmand har derhos afgivet en særskilt Erklæring, dateret 31 December 1900, der efter ligeledes fremlagt Oversættelse lyder saaledes:

„Udlosset af Forlugen ca. 1250 Kilo = ca. 31 Quintal brændte vaade og delvis istykker. Værdiforringelse 25 P.tas pr. Quintal (40 Kilo) P.tas 775,00
samt 1500 Kilo = 37 Quintal noget brændte.
Værdiforringelse 5 P.tas pr. Quintal (40 Kilo) ..... „ 185,00

Ialt P.tas 960,00

Et andet Parti paa ca. 1500 Kilo fra Agterrummet er efter min Mening ikke forbrændt af Maskinen skjønt samme var delvis noget mørk i Farven og dels noget fugtig".

Fra Barcelona fortsatte Dampskibet til Genua; ogsaa der viste det sig, at en Del af Ladningen var bleven beskadiget, og ved Dom afsagt af Appelretten i Genua den 6 December 1901 blev det bestemt, at der for den Ladningen overgaaede Skade skulde fratrækkes i Fragtbeløbet Lire 848,40. I Præmisserne til Dommen heder det efter fremlagt Oversættelse: „Hvad dernæst angaar den Skade, der skal være tilføiet Fisken derved, at den er bleven opvarmet fra Damperens Maskine, eller, som Skjønsmanden udtrykker sig, ved Uagtsomhed med Hensyn til Stuvningen ombord, idet Fisken er bleven indladet nærved Maskindøren, hvilken Skade af ham er bleven ansat til Lire 848,40, saa maa Kapteinen svare derfor, og det nytter ham ikke, at han hævder, at Varen paa andre Reiser, skjønt den var indladet paa samme Maade som

paa denne, ikke har taget Skade af Kjedlernes Nærhed, idet nemlig en Uklogskab eller Forsømmelighed, som har fundet Sted uden Ulemper, ikke dækker over den Forsømmelighed, der har foraarsaget Ulemper, og forøvrigt, dersom han havde holdt Lugerne aabne for at skaffe Luft til Lasten, saaledes som han har erklæret at gjøre, kunde han have undgaaet Skaden, dersom det er sandt, at Lugerne kun holdes lukkede i Tilfælde af Storm, da det ikke er troligt, at Havet en hel Maaned igjennem — saalænge varer Reisen — stedse skulde have været stormfuldt, hvad Kapteinen i sin Fremstilling synes at ville paavise.

I Virkeligheden er det ikke godtgjort, at der foreligger en Hændelse eller force majeure, og de tvende Vidnespørgsmaal, som Amundsen i nærværende Retsmøde har ønsket fremsatte, er ikke egnede til at konstatere Tilstedeværelsen af hændelig Begivenhed eller af force majeure.

Fra Fragtens Restbeløb, Lire 8205,70, bør derfor drages de ovenfor omhandlede Lire 848,40, og Firmaet Pelazza vil altsaa have at betale til Amundsen et Beløb af Lire 7357,30 tilligemed Handelsrenter fra Stævningens Dato".

I Henhold til Skjønnet i Barcelona og nævnte Dom fik Tidsfragteren Asgeirsson i Fragtbeløbet ialt fratrukket 1500 P.tas og Lire 848,40, og Asgeirsson, der mener, at Dampskibet „Saga"s Fører Kaptein Amundsen først og fremst bærer Ansvaret for den indtrufne Skade, har nu ved Sjøretsstævning af 2 Oktober f. A. saggivet denne og efter forgjæves anstillet Forligsmægling paastaaet ham tilpligtet at betale P.tas 1587,50 og Lire 848,40 = Kr. 1753,85 med Renter og Sagsomkostninger.

Beløbet P.tas 1587,50 fremkommer ved til Skjønssummen 1500 at lægge Omkostningerne ved Skjønnet i Barcelona P.tas 87,50. Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger.

Citanten gjør gjældende, at det er paa det rene, at Fiskeladningen er fremkommet i beskadiget (forbrændt) Tilstand, og at Indstævnte, om han vil søge sin Frifindelse i, at Skaden ikke skriver sig fra nogen Uagtsomhed fra hans Side enten med Hensyn til Stuvningen eller i andre Maader, efter Sjøfartslovens § 59 har Bevisbyrden, men Citanten mener forøvrigt, at Udtalelserne fra Skjønsmændene i Barcelona og Genua indeholder positivt Bevis for, at Skaden skyldes Varmen fra Maskinen, idet Fisken var stuvet umiddelbart op til Skillerummet til Maskinen. Indstævntes Hovedindsigelser mod Søgsmaalet gaar ud paa, at den paastaaede Skade ikke skriver sig fra nogen Uagtsomhed ved Stuvningen, idet Fisken ikke er brændt ved Varme fra Maskinen, men i Tilfælde ved Selvbrænding (Gjæring), og at Indstævnte i hvert Fald ikke er ansvarlig for feilagtig Stuvning.

Retten kommer til det Resultat, at Citanten maa tilkjendes det paasøgte Beløb. Ved det i Barcelona afholdte Skjøn og ved den af Appelretten i Genua afsagte Dom i Forbindelse med den i Dommen paaberaabte Skjønsmands Erklæring, der er fremlagt i Oversættelse, ansees det paa det rene, at Fiskelasten er beskadiget derigjennem at den er bleven stuvet for nær Maskinskottene. Og at Indstævnte, der fra sin Side ihvertfald intet andet Skridt har taget til Konstatering af Omfanget af den Ladningen overgaaede Beskadigelse, ogsaa maa være bunden ved den stedfundne Fastsættelse af Skadens Størrelse synes ikke at kunne bestrides. Spørgsmaalet bliver derfor efter Rettens Mening alene, hvorvidt Indstævnte er ansvarlig for den Maade, hvorpaa Lasten er stuvet. Det er oplyst, at Citanten ved Indlastningen benyttede egen Stuer,

men dette findes ikke at kunne fritage Indstævnte for Ansvar. Saalænge nogen Fraskrivelse af Ansvar for slet eller urigtig Stuvning ikke foreligger, maa det selv i Tilfælde, hvor Afladeren har egen Stuer, paaligge Føreren ialfald at føre noget Tilsyn med Indlastningen ogsaa, forsaavidt angaar Stuvningens Forsvarlighed ligeoverfor Hensynet til Lasten i og for sig, og det maa være Førerens Pligt, i Tilfælde Stueren begaar aabenbare Feil derpaa at gjøre Afladeren opmærksom. Og under saadanne aabenbare Feil indgaar utvivlsomt, at Lasten stuves nærmere Maskinskottene end den taaler. Indstævnte har paaberaabt sig, at Skibet gik i Timecharter, og at Besætningen efter Certepartiet alene skulde yde Assistance ved Indladning og Udlosning, men dette gjør selvfølgelig ingen Forandring med Hensyn til Førerens Pligter. Heller ikke kan Indstævnte — som han vil gjøre — paaberaabe sig den Omstændighed, at det var Citanten, der leverede Garneringsmaterialet; thi hvis dette ikke har været tilstrækkeligt, maatte Indstævnte have gjort opmærksom derpaa og i Tilfælde fraskrevet sig Ansvaret. Det er paa det rene, at Fiskelasten blev indtaget i de to Lasterum, der støder op til Maskinrummet, og at et forud i Skibet liggende Rum paa ca. 50 Tons Størrelse ikke blev benyttet. Indstævnte gjør overfor dette gjældende, at Citanten havde ytret Ønske om, at dette sidste Rum skulde holdes disponibelt for Indtagning af Kul, og at Indstævnte maatte efterkomme et saadant Ønske, men naar saa de to andre Rum blev fuldlastede kan Ansvaret ikke blive Indstævntes. Hertil anser man det imidlertid tilstrækkeligt at bemærke, at det ogsaa ligeoverfor et saadant Ønske maatte have paaligget Skibsføreren at sige ifra og paa Forhaand at fraskrive sig alt Ansvar.

Mod de af Citanten fordrede Skjønsomkostninger er ingen speciel Indvending fremsat, ligesaalidt som Indstævnte har gjort nogen speciel Indsigelse mod det i Paastanden i norsk Mynt opførte Totalbeløb Kr. 1753,85, der sees at være fremkommet ved Omsætningen af P.tas og Lire efter en Kurs à 0.72 (pari), og i Henhold hertil vil Dom være at give paa det nævnte Beløb i norsk Mynt.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

52.

Bergens Sjøret, den 28 Juli 1905.

S/S „Kvalen"s Rederi
(Overretssagfører Henrik Ameln)

mod

A/S „Bergenseren"
(Overretssagfører E. Joys).

S/S „Kvalen"s Rederi tilkjendes for Assistance ved at tage S/S „Bergenseren" af Grund 800 Kr. hos S/S „Bergenseren"s Rederi og Ladningens Eier.

Nærværende Sag er anlagt af $^{S}/_{S}$ „Kvalen"s Rederi ved Konsul B. Stolt Nielsen mod $^{A}/_{S}$ „Bergenseren" samt Harald Wesenberg som Ladningseier i Henhold til Sjøretsstævning af 24 November 1904. Tvisten angaar Størrelsen af den Citantskabet tilkommende Godtgjørelse i Anledning af, at $^{S}/_{S}$ „Kvalen" den 27 August 1904 tog $^{S}/_{S}$ „Bergenseren" af Grund efter dennes Grundstødning i Øifjorden under Island.

Citantskabet paastaar, at der foreligger Bjergning og paastaar, sig tilkjendt Bjergeløn med Renter og Sagsomkostninger. Indstævnte paastaar derimod, at der kun foreligger Assistance og har nedlagt Paastand om, at Citantskabet derfor tilkjendes en passende Godtgjørelse, men at det tilpligtes at udrede Sagens Omkostninger.

Fra Citantskabets Side gjøres gjældende, at „Bergenseren" laa hjælpeløs, farlig udsat og uden Mulighed for paa egen Haand at komme af Grund. Havde Bjergningen ikke fundet Sted, da „Kvalen" kom, vilde „Bergenseren", heder det, i hvert Fald være bleven beskadiget af Sjøen, og Lasten være bleven kastet, og havde den staaet lidt længere, og Veiret var blevet værre, vilde den ikke være bleven bjerget. Det siges ogsaa, at det var farligt for „Kvalen" at nærme sig „Bergenseren", fordi den Bøie, som skulde angive Leden, var drevet ind paa Banken, og fordi Karterne paa Island er daarlige. Af denne Grund og fordi „Kvalen" stikker dybere end „Bergenseren", maatte en ca. 130 Favne lang Slæber benyttes.

Retten skal bemærke:

Naar Citantskabet med Støtte i en af 3die Hovedvidne, kfr. ogsaa 2det Hovedvidnes Svar ad Sp. 10, udtalt Formening har fremholdt, at „Bergenseren" stod paa Grund med hele Skibet, saa kan dette ikke antages at medføre Rigtighed; det maa nemlig efter „Bergenseren"s Sjøforklaring og 1ste og 2det Kontravidnes Prov ansees bevist, at det var lykkedes „Bergenseren"s Mandskab ved Hjælp af Bagbords Anker at faa dreiet Forskibet fra Grunden saaledes, at „Bergenseren" blev staaende med halve Skibet nemlig fra Maskinen agterover paa Grunden. Det maa ansees paa det rene, at Grunden bestod af Sand, at Veiret var fint og Vandet i Stigende. Under disse Omstændigheder er det ikke usandsynligt at det saaledes som af Indstævnte fremholdt, kunde have lykkedes „Bergenseren" at komme af Grunden ved egen Hjælp, nemlig ved at bruge Revkabelen i et større Anker. Under enhver Omstændighed formenes Situationen ikke at kunne betegnes som farefuld for „Bergenseren" og der vilde for det Tilfælde, at der var begyndt at blæse op, havde været Adgang til fra „Bergenseren" at ro ind og søge Assistance i Oddøyri, hvor det er oplyst, at der laa flere Skibe, da „Bergenseren" kom derind om Aftenen. Heller ikke kan det antages, at der for „Kvalen" har været nogen nævneværdig Risiko ved at yde den nødvendige Assistance for at bringe „Bergenseren" af Grunden.

Retten kan under disse Omstændigheder ikke anse Tilfældet som Bjergning.

Ved Ansættelsen af „Kvalen"s Godtgjørelse for Assistancen tages Hensyn til, at den af „Kvalen" benyttede ca. 130 Favne lange Slæber til en Værdi af antagelig henved 300 Kr. er bleven noget medtaget paa Grund af den anvendte Strækning af Touget. Arbeidet medførte for „Kvalen" ca. 1 Times Forsinkelse. Skjønt uden væsentlig Betydning, eftersom der ikke antages at foreligge Bjergning, bemærkes, at „Bergenseren"s Værdi er oplyst at udgjøre Kr. 32 000,00 og at den foruden Ladningen, der udgjorde 299 Tønder Sild, havde inde en Garnsætning, der var 2 à 3 Aar gammel, og som ny repræsenterede en Værdi af ca. 4000 Kr.

Godtgjørelsen findes efter Foranførte passende at kunde bestemmes til Kr. 800,00.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves. Vistnok kan det siges, at Citantskabet burde have taget imod det fra Indstævnte før Sagsanlægget fremkomne Tilbud, men paa den anden Side sees Aftalen helt fra først af at have været, at Godtgjørelse blev at

bestemme ved Rettens Skjøn, og der kan da ikke være noget at sige paa, at Citantskabet har ladet denne første Overenskomst staa ved Magt.

I Henhold hertil afsiges saadan

Kjendelse med Skjøn:

Den af Citantskabet $^{S}/_{S}$ „Kvalen"s Rederi fremsatte Paastand om Bjergeløn tages ikke tilfølge, hvorimod den Citantskabet hos Indstævnte $^{A}/_{S}$ „Bergenseren" eller nu dettes Konkursbo samt Harald Wesenberg som Ladningseier tilkommende Godtgjørelse for den under Sagen omhandlede Assistance ansættes til Kr. 800,00 — otte Hundrede — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 24 November 1904 til Betaling sker, for hvilket Beløb med Renterne Citantskabet kjendes sjøpanteberettiget i $^{S}/_{S}$ „Bergenseren"s Kjøbesum.

Sagens Omkostninger ophæves.

26—7—05.

Enige:

Ludvig Dahl.

O. O. Bergh. *H. J. Engelsen.*

53.

Christiania Sjøret, den 31 Juni 1905.

Aktieselskabet Dampskibet „Sigyn"
(Adv. Schiander)
mod
A. Jacobsen & Co.
(Adv. Th. E. Jacobsen).

Et Dampskib angives i Certepartiet at være „calculated due" Lastepladsen omkring en vis Dato men ankommer meget senere, og det viser sig, at Beregningen var urigtig med de Reiser, Skibet udførte i Mellemtiden. Befragteren ansees imidlertid ikke berettiget til Erstatning for det Tab, der var ham paaført ved Skibets forsinkede Fremkomst, fordi han havde undladt at tage Forbehold om Erstatning overensstemmende med *Sjøfartslovens § 111 3dje Passus*.

Denne Sag, som Aktieselskabet Dampskibet „Sigyn" efter Paastevning af 13 Januar 1905 har irettebragt 16 s. M. mod A. Jacobsen & Co., angaar Restbeløbet 1000 Kr. paa Fragten for en Kulladning, som Dampskibet førte for Indstevnte fra Glasgow til Kristiania i December 1904 i Henhold til Certeparti af 8 November 1904, hvilket Restbeløb Indstevnte nægter at betale, fordi Dampskibet, som efter Certepartiet skulde indtræffe i Glasgow omkring 24 November — „where calculated due about 24th inst". — først indtraf 13 December. Indstevnte anser sig nemlig ved denne Forsinkelse paaført Tab til et større Beløb end denne Rest paa Fragten og finder Citanten derfor ansvarlig.

Et saadant Erstatningskrav kunde forøvrigt ikke grundes paa første Passus i § 111 i Sjøfartsloven af 20 Juli 1893, da nævnte Tidspunkt i Certepartiet ikke kan ansees „betinget" men kun efter Dampskibets daværende Position — „now trading", nu paa Reiser — anslagsvis kalkuleret, hvorimod Tilfældet maatte indgaa under §ens andet Passus.

Indstevnte maatte derhos have fyldestgjort Bestemmelsen i §ens tredje Passus, som foreskriver, at der tages Forbehold om Erstatning, inden der begyndes paa Indlastning.

Noget saadant Forbehold er imidlertid ikke taget, idet Indstevnte, efter hvad der er oplyst, overhovedet i Anledning af Skibets Udebliven kun foretog en Telefonhenvendelse til Citanten

med Udtalelse af Misnøie og Forespørgsel om Grunden, hvorom da fra Citanten forklaredes, at Stormveir havde været til Hinder, og hvorom tillige en nærmere Forklaring siden modtoges i en Skrivelse fra Citanten til vedkommende Mæglerfirma af 2 December.

Journaluddraget udviser ogsaa adskilligt hindrende Stormveir, men det udviser tillige, at Skibet ved Befragtningens Afslutning først kunde komme til Glasgow efter at have gjort Reiser fra Blyth til Aalesund med Kul, fra Aalesund til Trondhjem uden Last og fra Tronhjem til Troon med Svovlkis, og Citanten har ikke paavist, hvorledes det, endog om intet Stormveir havde hindret, skulde lade sig gjøre at række alt dette til 24 November eller omkring 24 November, selv om Skibet forudsattes allerede at være afgaaet fra Blyth og et Par Dage paa Veien, hvad det forresten ikke var, idet Afgangen viste sig at have været paa selve Befragtningsdagen.

Skjøndt Kalkulationen „omkring 24 November" derfor ogsaa maa ansees uholdbar fra først af og den opgivne Forklaringsgrund til Udeblivelsen følgelig ogsaa uholdbar, kan Indstevnte dog ikke findes at have været fritaget for at efterkomme den ubetingede Bestemmelse i § 111 tredje Passus, da Indstevnte, naar Skibet indtraf til Glasgow saa sent som 13 December, en hel Maaned efter Ankomsten til Aalesund, som var 13 November, havde tilstrækkelig Opfordring til at paase sit Tarv, idet nævnte Skrivelse af 2 December klart viste ikke alene, at Skibet ved Befragtningen baade skulde til Aalesund, Trondhjem og Troon, inden det kunde komme til Glasgow, men ogsaa, at Citantens Oplysning om Reisernes Forløb kun strakte sig til Afgangen fra Trondhjem 26 November.

Indstevntes Paastand, der gaar ud paa Frifindelse mod at betale de 1000 Kr. med Erstatningsfradrag efter Skjøn, vil saaledes ikke kunne tages tilfølge, hvorimod Citanten overensstemmende med sin Paastand vil blive at tilkjende Beløbet med 4 % Renter fra 13 Januar 1905.

Sagens Omkostninger, hvorom Paastand foreligger fra begge Sider, antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

A. Jacobsen & Co. bør til Aktieselskabet Dampskibet „Sigyn" betale 1000 — et Tusinde — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 13 Januar 1905.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

29—7—1905.

Ole Norbye.

31—7—1905. Enig. *H. F. Schetelig.*

31—7—1905. Ligesaa. *O. M. Larsen.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 50. Bergens Sjøret: Hans Olsens Dykkerforretning mod S/S „Geir"s Rederi. 51. Norges Høiesteret: Dampskibsfører Johan Amundsen mod A. Asgeirsson, Kjøbenhavn. 52. Bergens Sjøret: S/S „Kvalen"s Rederi mod A/S „Bergenseren". 53. Christiania Sjøret: Aktieselskabet Dampskibet „Sigyn" mod A. Jacobsen & Co.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Isaksen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 18	Aargang VI	1905

54.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 31 Mai 1905.

S/S „Willie"s Eier: Hr. O. Lundquist
(Overretssagfører Werner)

mod

A/S Dampskibsselskabet „Vesterhavet"
(Høiesteretssagfører Asmussen).

Det svenske Dampskib „Willie" og det danske Dampskib „Nexos" støder sammen i Keiser Wilhelms Kanalen, og Sammenstødet er foraarsaget ved feilagtig Manøvrering af „Nexos"' Lods. Da denne imidlertid var en Tvangslods, antages „Nexos"' Rederi i Medfør *af § 738 i den tyske Handelslovbog af 10 Mai 1897* ikke at være ansvarlig overfor „Willie"s Rederi. Det anføres i Dommen, at svensk Lov i et Tilfælde som dette ikke stemmer med dansk Lov.

Ifølge derom truffen Overenskomst har Hr. O. Lundquist i Bona ved Malmø som Eier af og Rheder for Dampskibet „Willie" (ca. 97′ langt) søgt Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Vesterhavet" som Ejer af Dampskibet „Nexos" (paa ca. 216's Længde)

ved nærværende Ret som vedtaget Værneting til Betaling af et Erstatningbeløb af 17,403 Kr. 14 Øre — hvilket Sagsøgeren dog under Proceduren har nedsat med 213 Kr. 60 Øre til 17,189 Kr. 54 Øre — med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 16 April 1903 for det ham ved „Nexos" Paasejling af „Willie" i September 1901 tilføjede Tab og Skade foruden Sagsomkostninger.

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger og i alt Fald det fordrede Erstatningsbeløb betydelig nedsat.

Angaaende den nævnte Paasejling foreligger der i det væsentlige følgende:

Dampskibet „Willie", der var paa Reise fra Dunkerque til Christinehamn i Sverrig med en Ladning Sulfat, naaede den 7 September 1901 til Brunsbüttel, hvorpaa det, efter at have faaet Kanallods ombord, gik ind i Keiser Wilhelms Kanalen. Dampskibet „Nexos", der fra Uleåborg skulde bringe en Ladning Bjælker til Harlingen i Holland, ankom samme Dag til Holtenau og gik, efter ligeledes at have faaet Kanallods ombord, ogsaa ind i nævnte Kanal. Det var klar Luft med svag Vind fra ØNØ. Efter at have passeret Rendsburg naaede „Nexos" mellem Kl. 11 og 12 samme Nat til Vigestedet i Mechelsee ved Breiholtz (47 til 48 Kilometer regnet fra Kanalens Vestende) og passerede, efter forinden at have mindsket sin Fart, der indtil da havde været „halv Kraft", o: 11 til 12 Kilometer eller ca. 6 Kvartmil — hvad der under Hensyn til dets Dybgaaende: 13′ 6″ for, 16′ 6″ agter var fuldt tilladeligt ifølge Kanalreglementets § 25 — til „langsomt", derpaa med denne Fart gennem Vigestedet, saaledes at Skibet holdt sig paa Nordsiden af samme. Da det naaede hen mod Vestenden af Vigestedet, hvor iøvrigt den derværende nordlige Gasbøie midlertidig var borttagen af Hensyn til Opmudring, hvad Lodsen vidste, drejede „Nexos" imidlertid pludselig sydover, uanset at Lodsen lod Roret lægge haardt Bagbord og atter forøgede de Farten til halv Kraft. Lodsen, der, inden „Nexos" gik ind i Vigestedet, havde bemærket, at „Willie" kom vestfra, besluttede saa for at undgaa Sammenstød med denne Damper, der da kun var omtrent 400 Meter borte, at lade „Nexos" løbe fast paa Kanalens Sydside og lod i den Anledning give 2 Dampfløjtestød for at faa „Willie" til at holde over mod Nordsiden af Kanalen. „Willie", der netop paa det Tidspunkt havde villet mindske sin Fart, som indtil da ogsaa havde været ca. 11 Kilometer, fordi

Skibet nu kun var ca. 270 Meter fra Vigestedet, undlod saa dette og gav i Stedet for strax Styrbords Ror, idet ogsaa den gav to Fløjtestød, og dreiede saaledes mod Nord. Da „Nexos" var tæt ved Sydsiden, slog den imidlertid igen pludselig Styrbord over, og, uagtet Lodsen da strax lod bakke med fuld Kraft, nyttede det ikke, saa lidt som at „Willie" forstærkede Farten, idet „Nexos" strax derpaa med sin Stævn løb ind i „Willie" paa dens Styrbords Side, omtrent $^1/_3$ fra dens Agterende, og medens „Nexos" saa godt som ingen Skade tog, sank „Willie" nogle faa Minuter efter, idet dens Besætning dog forinden havde reddet sig over i det andet Skib. Kun dens Master og øverste Ende af Skorstenen ragede op over Vandfladen. Paa det Sted, hvor den sank, var Vandet ca. 66 Meter bredt.

Ved den Søforklaring, som „Nexos"' Besætning afgav faa Dage efter ved dens Ankomst til Harlingen, fremkom der ikke — saa lidt som ved den af „Willie"s Besætning den 13 September i Kiel afgivne Søforklaring — noget af Betydning udover det allerede anførte. Det er givet, at „Willie" selv blev tagen op i Løbet af en 8 Dage og indbragt til Kiel (— det skal have medført en Udgift af 1500 Rmk. = 1335 Kr. —), at den derpaa blev underkastet en foreløbig Reparation der og sidst i September afgik til Sjøborg i Nærheden af Gøteborg, og at den endelige Reparation saa blev foretagen dersteds, hvor den dog paa Grund af Vejrforholdene i December 1901 og Januar 1902 først skal være bleven afsluttet henimod Udgangen af April, hvad der har medført, at der i det paastævnte Beløb er medregnet foruden selve Reparationsudgifterne, der synes at have udgjort ca. 10 000 Kr. (nøie er det ikke oplyst), en Sum af 3661 Kr. 38 Øre for Liggedage (76 Dage à 40 Øre × 120,44 netto Tons) foruden betydelige Beløb til Assistance o.s.v. o.s.v., mod hvilke sidste Poster der iøvrigt fra de Indstævntes Side delvis er rejst Indsigelse.

Den 30 November 1901 blev de to Kanallodser, der, som anført, havde været ombord henholdsvis i „Willie" og „Nexos", afhørte for Søretten i Flensburg — paa Grundlag af disse to Forklaringer, hvis Rigtighed ikke er bestridt, er Fremstillingen ovenfor i det hele bygget —, og ved den Lejlighed fremkom tillige en Overlods ved Kanalen med en Udtalelse om, at Lodsen paa „Nexos" formentlig havde handlet rigtig ved, da „Nexos" svingede ud fra Nordsiden, at forsøge at sætte den fast paa Sydsiden, hvad der sædvanlig i slige Tilfælde lykkedes, medens Skibet ved at lade Maskinen slaa bak let i det snævre Farvand

kunde have kommet til at ligge paa tværs i samme og derved fremkalde Sammenstød paa anden Maade, hvorimod Rigskommissæren omvendt fremhævede, at Lodsen paa „Nexos“ netop strax, da Skibet svingede ud, burde have stoppet og bakket med fuld Kraft for at faa Farten af Skibet. — I den af Søretten i Flensburg derpaa afsagte Kjendelse udtaltes det, at „Nexos“' Afsætning fra Kanalens Nordside aabenbart var opstaaet ved, at „Nexos“ ikke havde holdt Midten af Sejlrenden, men var kommen for nær til Nordsiden, hvorved der, som mange Gange tidligere paa Grund af, at der ikke var Vand nok under Kjølen, var indtraadt Bundsugning, og at Skibet som Følge deraf trods Rorlægningen var løbet over mod den anden Side og saa paany, da det ikke kom til at staa fast, dreiede mod Nord, samt at Lodsen ombord trods den manglende Gasbøje burde have kunnet holde Midten af Seilløbet og saaledes maatte siges at bære Skylden for Sammenstødet, samt at han derhos strax, da han satte af mod Syd, burde have bakket og ladet Ankeret falde, idet Sammenstød derved maaske var undgaaet og, hvis det dog mulig var sket, sandsynligvis ikke havde medført saa omfattende Følger.

Paa Grundlag af det saaledes fremkomne er det fra Sagsøgerens Side gjort gjældende, at „Nexos“ ene maatte bære Skylden for Sammenstødet og derfor ogsaa maatte erstatte hele det deraf følgende Tab, medens de Indstævnte samtidig med, som omtalt at bestride Størrelsen af den krævede Erstatning, have hævdet, at Sammenstødet skyldtes et Uheld, for hvilket „Nexos“ ikke kunde have Ansvar, og at „Willie“, i Stedet for at styre over mod Nordsiden, da den hørte de to Fløitestød, selv burde have stoppet og bakket, hvorved Sammenstødet mulig var undgaaet.

Retten finder imidlertid ikke Anledning til at komme nærmere ind paa alt dette. Det er nemlig givet, at der hersker Lodstvang i Keiser Wilhelms Kanalen, se § 8 i Driftsreglementet for denne af 29 Juli 1901, saaledes at Kanallodserne, se nævnte Reglements §§ 14 og 15, overtage Skibets Førelse gjennem Kanalen med Ansvaret for samme, medens Skibsføreren og Besætningen ubetinget have at efterkomme deres Ordrer (hvad der ogsaa i det foreliggende Tilfælde maa antages at være sket). Da nu derhos Sammenstødet skete i ubetinget tysk Territorialfarvand, og da som Følge deraf den tyske Rets Bestemmelser for et saadant Tilfælde findes at maatte komme til Anvendelse ved Paadømmelsen og ikke den danske Rets, som af Sagsøgeren hævdet, hvorved det tillige bemærkes, at Reglerne i Sverrig, hvor „Willie“

hørte hjemme, netop maa antages i et Tilfælde som det foreliggende ikke at stemme med de her gjældende Regler samt da den tyske Søhandelsret, se § 738 i den i saa Henseende gældende Lov af 10 Mai 1897, som „Willie“ underkastede sig ved at gaa ind i Kanalen, udtrykkelig foreskriver, at, naar et Skib har været under Førelse af Tvangslods, er Skibets Reder fri for Ansvaret for den Skade, som er opstaaet ved det af Lodsen forskyldte Sammenstød, ville de Indstævnte som Følge deraf blive at frifinde, uanseet hvad der iøvrigt maatte antages om Skylden for Sammenstødet. Sagens Omkostninger findes derimod at burde ophæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte A/S Dampskibsselskabet „Vesterhavet“ bør for Tiltale af Sagsøgeren: Hr. O. Lundquist, som Ejer af S/S „Willie“ i denne Sag frie at være. Dens Omkostninger ophæves.

55.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 31 Mai 1905.

Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt Gesellschaft i Hamburg
(Højesteretssagfører Winther)

mod

Aktieselskabet „Københavns Trælasthandel“, hersteds
(Overretssagfører A. Damm).

En Ladning Trælast bugseres paa Lægter fra Trångsund til Kjøbenhavn. Underveis gaar noget af Dækslasten tabt, og Rederiet ansees ansvarligt herfor, fordi Tabet maatte antages at skyldes Overlastning og deraf følgende Usødygtighed, hvor ved Retten bemærker, at Negligence-Klausulen ikke kunde paaberaabes af Rederiet, da den ikke kunde antages at have Anvendelse paa dette Forhold. Bugserbaaden med Lægteren maatte midtveis anløbe Nødhavn, men de derved foraarsagede Omkostninger paa Ladningen antages at maatte betales af dennes Eiere, fordi Anløbet af Nødhavn maatte antages at være uden Forbindelse med Overlastningen og alene at skyldes de voldsomme Storme.

Den 26 August 1902 blev der afsluttet et Certeparti mellem „Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt Gesellschaft“ i Hamburg,

der har anlagt nærværende Sag, og de Indstævnte i samme: Aktieselskabet „Københavns Trælasthandel" hersteds, hvorved Sagsøgerne paatog sig i den dem tilhørende Slæbelægter „Deutsche Warte" at indtage i Trångsund i Sydøst Finland, hvortil den antoges at komme sidst i September s. A., en fuld Ladning Trælast: saa meget som Skibet kunde føre i Rum og paa Dæk og bringe samme til de Indstævnte her for en Fragt af 21 Rmk. pr. indtagen Standard (165 Kbf.) in full; i Certepartiet var udtalt, at Rhederiet ikke skulde bære Ansvar for Sejladsuheld, selv om de vare foraarsagede ved Forsømmelse eller fejlagtig Bedømmelse af Skibets Fører o.s.v., eller for Tab hidrørende fra skjulte Fejl ved Skibets Skrog eller Maskineri o.s.v., der ikke var en Følge af Mangel paa tilbørlig Omhu hos Rederiet.

„Deutsche Warte", der var ca. 2 Aar gammel, bygget af Jærn, forsynet med 3 Master og havde en Længde af ca. 58 Meter, en Bredde af 9.28 Meter (paa det bredeste) og en Sidehøjde midtskibs af 4.66 Meter, indeholdt 2 Lastrum, hvoraf det forreste paa ca. 1150, det agterste paa ca. 590 Kubikmeter, der vare skilte fra hinanden ved en mindre Kedel til at drive Spillene og ved en Kulkasse paa denne Kedels Styrbords Side til 20 Tons og ved en Vandtank paa dens Bagbords Side til ca. 20 Tons Vand (de strakte sig fra Bund til Dæk), hvorhos der var en lille Vandtank til 2 Tons agterude foruden et Storerum og Rum til Mandskabet og Kabelrum forude; derimod var der ingen Ballastrum i Bunden af Skibet.

Efter at Skibet var ankommet til Trångsund, indtog det fra den 19 til den 25 Oktober 1902 en fuld Ladning Brædder, nemlig ca. 418 Standards, hvoraf ca. 129 Standards paa Dækket, hele Resten i de 2 Lastrum. Dækslasten, der strakte sig over hele Dækket skal have været ca. 9′ høj for og ca. 8′ agter (tysk Maal). Den agterste lille Vandtank paa 2 Tons var fuld, hvorimod der intet Vand indtoges i Vandtanken om Bagbord paa de ca. 20 Tons og kun var 4 Tons Kul i den dertil bestemte Kasse om Styrbord. I de nærmest paafølgende Dage blev Dækslasten, som skal have været godt stuvet, behørig surret og alt andet bragt i Orden. Den 29 Oktober slæbte derpaa den Damper „Hercules", som var fulgt med for at bugsere Skibet paa Rejsen, dette ud fra Trångsund. Dets Amning opgaves da at være henved $11^1/_2$′ for og ca. 12′ agter — dets Fribord var ca. 1 Meter paa det laveste —; ved Afgangen havde det en Slagside til Bagbord af henved 3^0. Paa Grund af haard vestlig Storm blev Skibet

dog den 30 Oktober liggende for Anker under Rødkær, men den 31 Oktober slæbtes det helt ud til Søs og blev saa de følgende Dage bugseret videre, saa at det efterhaanden passerede Nervø og Tamarø, Hogland, Revalsten og Vakerort Fyr samt den 3 November fik Odinsholm Fyr i Sigte. Vejret var imidlertid uafbrudt meget haardt med tiltagende vestlig (nordvestlig og sydvestlig) Storm, saa at Slæbedamperen havde ondt ved at holde Skibet op mod den høje Sø, der atter og atter brød ind over Boven og Dækslasten. Den 2 November opdagedes det, at Skibet krængede noget over mod Bagbord, og den 3 November blev Dækslasten kastet over mod Læ, hvorved noget af samme formentlig blev skyllet overbord; der opdagedes da 6′ Vand i Forpeaken. Den 4 November blev Stormen rent orkanagtig og Slagsiden til Bagbord tog stadig til under Skibets Arbejden i Søen. Der gaves derfor Signal til Slæbedamperen om at søge ind til Nødhavn, hvad Kaptejnen efter sin Forklaring gjorde for at undgaa at kaste omtrent hele Dækslasten overbord, hvad der ellers vilde have været nødvendigt. Afstiverne for Dækslasten vare efterhaanden blevne dels bortrevne, dels bøjede, og Dækslasten havde forskudt sig saaledes, at man frygtede for, at Skibet skulde kæntre; den hang tildels udenbord i Surringskæderne. Den 4 November om Aftenen laa Bagbords Ræling nogle Fod under Vand, og Søen tog gentagende Dele af Dækslasten med sig, hvorhos Storbaaden og en Kiste forude med Skibsinventar blev reven bort. Den 5 November om Eftermiddagen Kl. ca. 2 naaede Skibet imidlertid ind til Baltishport.

Efter en foreløbig Besigtigelse ved to af Skibets Repræsentant dèr udtagne Mænd besluttedes det at losse hele Dækslasten og derpaa at stuve den paany, hvilken Losning derpaa foregik den 6, 7 og 8 November, saaledes, at Dækket da ved Middagstid var ryddet, og Skibet laa saa næsten lige. Det oplystes, at der intet Vand var trængt ind i Rumlasten, hvorimod der, foruden de 6′ Vand i Forpeaken, var 4′ i Agterpeaken. Disse bleve pumpede læns, og der blev foretaget nogle Smaareparationer samt saavidt gørlig rettet noget i Anledning af, at Rorstammen under Skibets Arbejden i Søen havde dreiet sig ca. 25^0 mod Styrbord.

Den 9 November begyndte man atter at tage Dækslasten ind, hvormed man blev færdig den 13 November, og man havde samtidig fyldt hele Vandtanken om Bagbord og ligeledes hele Bunkerrummet med Kul, altsaa forøget Rumvægten med ialt ca. 40 Tons. Da man var færdig med at tage Dækslasten ombord

igen, havde Skibet faaet lidt Slagside til Styrbord (— Stuvningen var efter Kaptajnens Mening ikke foregaaet saa godt som tidligere, fordi Arbejderne dèr manglede Øvelse —), og da man den 14 November om Morgenen kastede los, lagde Skibet sig strax saa stærkt over til Styrbord, at Rælingen rørte Vandet, og, skønt det lykkedes ved Pumpning at faa rettet noget derpaa, vægrede Mandskabet sig ved at gaa til Søs med Skibet i dets daværende Tilstand, ligesom de to omtalte Besigtigelsesmænd nægtede at give Sødygtighedsattest, og efter Telegrafering til Rhederiet besluttedes det saa atter at losse noget af Dækslasten og lade det ialt Fald foreløbig blive tilbage. Til den 17 November Middag lossede man derpaa ca. 13″ af Dækslastens Højde — lidt over $34^1/_2$ Standards, som lodes foreløbig tilbage —, hvorved Skibet rettede sig (det fik endog lidt Slagside til Bagbord). Der blev derpaa udstedt Sødygtighedsattest, og Skibet, hvis Amning da var ca. 11′ for og ca. $12^1/_2$′ agter, afgik derpaa den 18 November om Morgenen fra Baltishport, fremdeles slæbt af „Hercules", som i Mellemtiden havde ligget der, og ankom, uden at der derpaa indtraf noget af Betydning, den 22 November 1902 Kl. ca. $2^1/_2$ Eftermiddag hertil, hvor det blev losset ved Appelbys Plads.

Efter Begæring af de Indstævnte blev der endnu, medens „Deutsche Warte" var her, af tvende af Retten dertil udmeldte Søkyndige foretaget en Besigtigelse af Skibet, for at de paa Grundlag af alt det foreliggende, derunder den umiddelbart forinden her afgivne Søforklaring, skulde udtale sig om, hvorvidt Skibet kunde antages at have været sødygtigt, da det afgik fra Trångsund med den omtalte Ladning. Det bemærkes, at der dog strax paa Rhederiets Vegne under Forretningen fremkom Protest mod samme, hvori det bestredes, at det her og paa det Tidspunkt vilde være muligt at afgive noget Skøn af Værdi i den omhandlede Retning. I den af de to udmeldte Mænd efter foretagen Undersøgelse afgivne Erklæring udtalte disse, at selve Skibsskroget (paaregnet den ved Rorstammen under Rejsen hertil fremkomne Beskadigelse) var i god og sødygtig Stand, men at Lægteren ved Afgangen fra Trångsund havde haft en saa stor Dækslast, at den efter deres Mening ikke kunde antages da at have været sødygtig, navnlig naar der hensaas til at der ikke havde været nogen særlig Ballast som Modvægt mod Dækslasten, og at man paa den Aarstid maatte være forberedt paa og istand til at møde haardt Vejr. De henviste derhos tillige til en paa Foranledning af dem forinden foretagen offentlig Vejning af 3 Tylter af forskellige Di-

mensioner af den her udlossede Rumlast og af 3 Tylter af de samme Dimensioner af den oplossede Dækslast, der viste, at de 3 sidstnævnte Tylter alle, omend i forskelligt Forhold vejede mere end de 3 førstnævnte: de 3 Tylter fra Dækslasten tilsammen 1059 Pd., de 3 fra Rumlasten 800 Pd. — Ved en endnu i December 1902 foretagen Afhjemling af Forretningen fastholdt de 2 Mænd deres Erklæring samtidig med at erkende, at de ikke tidligere havde haft nærmere at gøre med den Skibstype, hvortil „Deutsche Warte" hørte.

De i Baltishport tilbageblevne ca. $34^1/_2$ Standards ankom senere, nemlig i Januar Maaned 1903, hertil med Dampskib „J. C. Jacobsen", og bleve da modtagne af de Indstævnte. — Naar de sammenlagdes med den Dæklast af ca. $89^1/_2$ Standards, der var ankommen med „Deutsche Warte", blev det samlede Kvantum lidt over 124 Standards, og da den oprindelige Dækslast havde udgjort henved 129 Standards, fremkom der altsaa en Manko af ca. 5 — nøjagtig af 4.821 — Standards Dækslast, ɔ: det Kvantum Dækslast, som var gaaet tabt paa Vejen fra Trångsund til Baltishport, hvis Værdi skal have udgjort 526 Kr. 65 Øre, medens Fragten deraf er opgiven til 87 Kr. 94 Øre.

Strax efter „Deutsche Warte"s Ankomst og Losning her, betalte de Indstævnte noget under Halvdelen af det dem af hele den i Trångsund indtagne Ladning afkrævede Fragtbeløb paa 7 717 Kr. 33 Øre, men tilbageholdt Resten: 4 346 Kr. 57 Øre, idet de dermed vilde dække det Tab, som var tilføjet dem ved, at de kun havde faaet en Del af den af „Deutsche Warte" indtagne Ladning, hvilket efter deres Formening var en Følge af, at Skibet ikke havde været sødygtigt ved Afgangen fra Trångsund. Paa Grund deraf paastævnede Sagsøgerne den 31 December 1902 nærværende Sag for at erholde Dom over de Indstævnte til Betaling af de nævnte 4 346 Kr. 57 Øre med 5 % Renter deraf fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger. Da det med „J. C. Jacobsen" fra Baltishport afskibede ca. $34^1/_2$ Standards imidlertid ankom, inden Sagen faldt i Rette, og de Indstævnte saa, formentlig den 15 Januar 1903, yderligere betalte Sagsøgerne 3 731 Kr. 98 Øre — hvilket svarede til Værdien af disse Varer: 3 082 Kr. 89 Øre med Tillæg af Fragt for dem: 649 Kr. 09 Øre —, nedsatte Sagsøgerne strax ved Sagens Irettelæggelse, den 18 Februar 1903 det fordrede Beløb til Forskellen mellem de to anførte Summer 4 346 Kr. 57 Øre og 3 731 Kr. 98 Øre, nemlig til 614 Kr. 59 Øre, men saaledes, at de desuden krævede

sig Renter tilkendt af de 3 082 Kr. 89 Øre fra den 31 December 1902 til 15 Januar 1903.

De Indstævnte have derimod paastaaet sig helt frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de have fremhævet, at disse 614 Kr. 59 Øre netop svarede til de ovenfor anførte 526 Kr. 65 Øre, der udgjorde Værdien af de Varer, som vare gaaede tabte paa Vejen til Baltishport som Følge af Skibets Usødygtighed, med Tillæg af de 87 Kr. 94 Øre, som vilde have udgjort Fragten af disse Varer, som de i Medfør af Sølovens § 151 ikke vare pligtede at betale. Rigtigheden af denne sidste Indsigelse have Sagsøgerne erkendt, og de have derfor yderligere nedsat det oprindelig paastævnte Beløb til de anførte 526 Kr. 65 Øre.

Den 20 Marts 1903 blev der her udfærdiget en Dispache over det Havari, som „Deutsche Warte" havde lidt paa Rejsen fra Trångsund til Baltishport, med Fordeling af samtlige de dertil sig knyttende Udgifter. I denne Dispache vare Havarigrosseudgifterne opførte med 4734 Kr. 62 Øre, hvoraf ved Fordelingen 1 533 Kr. 51 Øre vare paalagte Ladningen, Resten Skib og Fragt, medens 2 450 Kr. 75 Øre vare opførte som udelukkende vedrørende Ladningen, deraf 1240 Kr. 87 Øre som betalt Fragt for Transport hertil fra Baltishport med „J. C. Jacobsen". Altsaa faldt der ifølge Dispachen af Havariudgifterne tilsammen 3 984 Kr. 26 Øre paa Ladningen. I Dispachen fandtes der iøvrigt indført en Bemærkning om, at der i Anledning af en Proces om Skibets Sødygtighed, hvorved der maa antages sigtet til nærværende Sag, forbeholdtes Vedkommende Ret til Omregulering af Dispachen.

Sagsøgerne have derpaa ved Fortsættelsesstævning af 23 Maj 1905 paastaaet, at de Indstævnte endvidere her under Sagen dømmes til at betale disse, af Sagsøgerne udlagte 3 984 Kr. 26 Øre med 5 % Renter deraf fra nysnævnte Dato og Omkostninger. De Indstævnte have derimod paastaaet, at samtlige de omhandlede Havariudgifter ere dem uvedkommende, netop fordi „Deutsche Warte" havde været usødygtig paa Vejen til Baltishport, og de have derfor fordret sig ganske frifundne ogsaa i saa Henseende med Tillæg af Omkostninger. Subsidiært havde de anført, at der fra de nævnte Beløb i alt Fald maa trækkes 651 Kr. 40 Øre af det til „J. C. Jacobsen" i Fragt betalte Beløb, fordi de allerede have udredet dette til Sagsøgerne under den af dem betalte Del af Fragten, særlig de ovennævnte i Januar 1903 betalte 3 731 Kr. 98 Øre.

Foreløbig skal det bemærkes, at, forsaavidt Sagsøgerne have anbragt, at det i Virkeligheden maatte blive uden Betydning for Sagens Afgørelse, selv om „Deutsche Warte" ikke havde været sødygtig paa Vejen til Baltishport, naar hensaas til den ovenfor omtalte Klausul i Certepartiet om Ansvarsfrihed i Tilfælde af Forsømmelse („negligence") m. m., da kan der ikke gives dem Medhold deri, idet den nævnte Klausul ikke kan antages at have haft et Tilfælde som det foreliggende for Øje.

Med Hensyn til det omtvistede Hovedspørgsmaal, nemlig Skibets Sødygtighed ved Afgangen fra Trångsund, skal det dernæst bemærkes, at der vel under Sagen er fremlagt adskillige Aktstykker til Oplysning i saa Henseende foruden den tidligere omtalte Skønsforretning og særlig af Sagsøgerne to Erklæringer fra Skibskonstruktører, der gaa ud paa, at Skibet maatte antages da at have været sødygtigt, og af de Indstævnte en Erklæring fra en Skibskonstruktør, der netop gaar i modsat Retning, men at Retten ingen Anledning finder til at omtale dem nærmere. Under Sagens Gang er der nemlig efter Aftale mellem Parterne af Retten blevet udmeldt 4 Sagkyndige til paa Grundlag af de fremkomne faktiske Oplysninger at udtale sig om, dels hvorvidt forskellige Beregninger, der indeholdtes i den ene af de omtalte Erklæringer, vare rigtige, dels hvorvidt „Deutsche Warte" paa det angivne Tidspunkt efter deres Mening havde været sødygtigt eller ikke, og disse Mænd have derpaa, efter Undersøgelse af alt det foreliggende i den af dem afgivne og afhjemlede Forretning, næst at bemærke, at de paagjældende Beregninger — hvorunder Deplacementet med Skibets angivne Dybgaaende var sat til 1664 Tons (Skibet til 464 og Lasten til 1200 Tons) i alt væsentlig vare rigtige, udtalt, at Metacenterhøjden over Systemets Tyngdepunkt ved Skibets Afgang fra Trångsund efter deres Formening maatte sættes til ca. 8", og at den, naar der paa Grundlag af den tidligere omtalte Vejning af 36 Tylter Rumlast og 36 Tylter Dækslast forudsattes en Vægtforøgelse af Dækslasten paa Rejsen som Følge af indtrængt Vand af ca. 19 %, maatte antages da at være formindsket til ca. $3^1/_2$". De have derhos endvidere udtalt, at ihvorvel den begyndende Stivhed (efter disse Beregninger) paa den Aarstid, da Rejsen foretoges, var noget ringe, maatte det paa den anden Side ikke lades ude af Betragtning, at Stabiliteten under Overkrængning paa Grund af Opdrift af Dækslasten vilde voxe en Del, og at de derfor, alle Forhold tagne i Betragtning, antog, at Lægteren ved Afgangen fra Trångsund havde været

sødygtig, men at de dog ikke vilde undlade at tilføje, at man efter deres Opfattelse havde været tæt ved Grænsen af det, der kunde tillades i Retning af en Dækslasts Størrelse og Højde over Dækket i en Lægter som „Deutsche Warte" paa en saa stormfuld Aarstid.

Den saaledes fremkomne Udtalelse fra de nævnte 4 Mænd finder Retten nu vel i det hele at maatte lægge til Grund for sin Paadømmelse af Forholdet. Det er imidlertid oplyst, at de af dem omtalte Vægtangivelser for Rumlasten og Dækslastens Vedkommende efter Ankomsten hertil have været forelagte dem med tildels urigtige Tal, hvorved de vare komne til den af dem forudsatte Vægtforøgelse af kun 19 %, medens denne i Virkeligheden havde været ca. 30 %. Naar dette nu tages i Betragtning, mener Retten, at den Grænse for Dækslastens Størrelse og Højde, som de 4 Mænd under Forudsætning af en Vægtforøgelse af 19 % fandt, at man var kommen nær, maa antages i Virkeligheden at have været overskreden, og Retten skønner, at der under Hensyn dertil bør tilkomme de Indstævnte et saadant Afslag i Fragten, som svarer til Værdien af den overbordgaaede Last, saa at de Indstævnte blive at frifinde for at betale de i den oprindelige Sag endelig paastaaede 526 Kr. 65 Øre og kun i den ville blive at dømme til at betale de endvidere fordrede 5 % af 3082 Kr. 49 Øre fra 31 December 1902 til 15 Januar 1903.

Derimod mener Retten, at de Indstævnte ville være at dømme til at betale hele det af Sagsøgerne under Fortsættelsessagen paastaaede Beløb ifølge Dispachen af 30 Marts 1903 af 3984 Kr. 26 Øre med Renter. Den Usødygtighed, som medførte, at en Del af Dækslasten gik overbord, maa nemlig antages kun at have haft Betydning for denne Del af Dækslasten og forsaavidt at have været af en begrænset Natur, medens det Havari, som for den øvrige Dækslasts Vedkommende nødvendiggjorde Skibets Indsejling til Baltishport og de derefter foretagne Skridt, efter det foreliggende maa antages i alt Fald væsentlig kun at skyldes det haarde Vejrlig.

Hvad dernæst angaar det af de Indstævnte subsidiært fremdragne Fragtbeløb af 651 Kr. 40 Øre, da finder Retten, i alt Fald som Sagen er den forelagt, slet ikke at kunne tage de Indstævntes Paastand derom til Følge, hvorved bemærkes, at der i Virkeligheden ikke er oplyst tilstrækkeligt om de derhen hørende Punkter i Dispachen og om Grundlaget derfor, for at Retten kan bedømme dens Rigtighed i saa Henseende, jfr. ogsaa det i selve

Dispachen tagne Forbehold om en eventuel Omregulering og Tillægsberegning samt Sølovens § 213 og Analogien af sammes § 215.

Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Aktieselskabet „Københavns Trælasthandel" hersteds bør til Sagsøgerne: „Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt Gesellschaft" i Hamburg betale 3 984 Kr. 26 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 23 Maj 1903, til Betaling sker, samt 5 % af 3 082 Kr. 49 Øre fra den 31 December 1902 til den 15 Januar 1903, men iøvrigt for dens Tiltale i Sagen frie at være. Dens Omkostninger hæves.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

56.

Kungl. Maj:ts dom den 2 Juni 1905.

Sjökaptenen K. M. Johnsen

mot

Sjökaptenerna I. Thies och H. Budde.

En pråm, som *under bogsering* i Göteborgs skärgård låter utsticka bogsertrossen till 65 famnars längd, med påföljd att pråmen kommer ur sin kurs och *kolliderar* med ett mötande fartyg, anses ersättningsskyldig för den derigenom uppkomna skadan.

Den 23 Oktober 1902 kolliderade norska segelfartyget „Western Monarch" på väg från Arendal till Göteborg i närheten af Gefveskärs fyr med tyska pråmen „Bazar", som bogserades af bogserångaren „Telegraph". Sammanstötningen skedde sålunda att „Western Monarch" rände på bogserkabeln, hvarefter „Bazar" träffade „Western Monarch" på styrbords sida. „Western Monarch" och „Bazar" erhöllo ganska betydande skador, och äfven „Telegraph" led skada derigenom att bogsertrossen fastnade i dess propeller.

Mellan befälhafvarne å „Telegraph" och „Bazar" Sjökaptenerne H. Budde och I. Thies, å ena, samt befälhafvaren å „Western Monarch" K. M. Johnsen, å andra sidan, uppstod seder-

mera rättegång vid Rådstufvurätten i Göteborg angående frågan hvilkendera sidan varit till sammanstötningen vållande. Johnsen påstod att felet varit „Bazars“ och äfven i någon mån „Telegraph“s. Budde och Thies åter förfäktade, att „Western Monarch“ ensam varit vållande till sammanstötningen.

Sedan å ömse sidor vittnen afhörts yttrade Rådstufvurätten (hrr. *Trana* och *Hult*) i dom den 26 November 1903.

I saken är utredt *att* då skeppet „Western Monarch“ på resa från Arendal till Göteborg, efter att torsdagen den 23 Oktober 1902 på aftonen hafva med lots ombord passerat Böttö fyr och den i närheten deraf belägna Brännäsbråten, indkommit i farleden emellan Brännö och Gefveskär, till samma farled ankommit på utgående från Göteborg bogserbåten „Telegraph“, bogserande järnprämen „Bazar“ med last af plank och bräder med destination till Geestermünde; *att* den af „Telegraph“ vid bogseringen använda kabeln, som varit fästad midskepps å „Telegraph“ och till en början varit helt kort, före ankomsten till Gefveskär förlängts till omkring 35 famnar och, efter det fyren passerats, ytterligare ökats med en omkring 30 famnar lång ketting, som medelst patentspelet å „Bazar“ af fartygets besättning dervid utsläppts; *att* vinden, som „Western Monarch“ haft akter ifrån, varit frisk sydvestlig och att „Western Monarch“ liksom „Telegraph“ gjort hvardera fyra till fem knops fart, båda fartygen med författningsenliga lanternor klart lysande; *att* såväl „Western Monarch“ som „Telegraph“ hvars topplanternor och babords röda lanterne iagttagits från „Western Monarch“, då Brännäsbråten passerats, hvardera hållit sig på styrbords sida om farledens midt samt gått förbi hvarandra på ett afstånd af omkring två skeppslängder; *att* derunder, då „Telegraph“ befunnit sig nästan tvärs för „Western Monarch“, från sistnämnda fartyg rätt förut eller något om styrbord jämväl blifvit synligt skenet från „Bazar“s styrbords lanterna; *att* detta sken emellertid inom kort försvunnit samt efterföljts af det gröna skenet från „Bazar“s styrbords lanterna, hvarefter det röda skenet åter igen helt hastigt framträdt; *att* dervid ombord å „Western Monarch“, som dittills stadigt hållit sin kurs i ostlig riktning, gifvits order att falla babord hän, hvarefter sammanstötningen omedelbart inträffat; *samt att* „Bazar“s stäf dervid träffat „Western Monarch“s styrbords bog med den påföljd att båda fartygen erhållit de i saken omförmälda skador, hvarjemte den vid bogseringen använda kabeln indragits i „Telegraph“s propeller och för att frigöras derifrån sedan måst kapas;

och enär det vid ifrågavarande tillfälle lagligen ålegat såväl „Telegraph“, hvilken bogserade, som „Bazar“, hvilken bogserats, att hålla undan för „Western Monarch“, hvilket sistnämnda fartyg skolat behålla sin kurs.;

ty och då så mycket mindre kan anses ådagalagdt, att „Western Monarch“, såsom i saken hörde Lotslärlingen Landén intygat, kort före ombordläggningen ändrat kurs från O till ONO, som sagda vittnesmål bestämdt motsägas särskildt af förste Styrmannen Pedersens utsago, enligt hvilken „Western Monarch“ hela tiden hållit oförändrad kurs och i viss mån jämväl af Styrmannens å „Bazar“ edliga intyg derom att han först efter det „Western Monarch“s gröna ljus blifvit synligt ombord å „Bazar“ hört kommandot hårdt styrbord gifvas ombord å „Western Monarch“; och det i allt fall måste anses utredt att sistberörda kommando gifvits så omedelbart före ombordläggningen, att det icke hunnit verkställas innan denna inträffat;

alltså och då det icke heller blifvit visadt, att befälhafvaren å „Telegraph“ varit till ombordläggningen vållande, men Rådstufvurätten deremot finner det vare uppenbart, att „Bazar“, som det för fullgörande af dess skyldighet att hålla undan för „Western Monarch“ ålegat att styra rätt akter om „Telegraph“ i dennes kölvatten, genom att kort efter passerandet af Gefveskär utsticka sin bogsertross till den i förhållande till det trånga farvattnet alltför betydliga längden af 65 famnar, försatt sig i svårighet att hålla riktig kurs och genom bogsertrossens sliringar kommit för om „Western Monarch“ i dennes kurslinie, hvarigenom ensamt de skiftande skenen från „Bazar“ hvilka kort före ombordläggningen iakttagits ombord å „Western Monarch“, vinna förklaring;

finner Rådstufvurätten befälhafvaren å „Bazar“ ensam hafva varit till ifrågavarande ombordläggning vållande, i följd hvaraf Rådstufvurätten med ogillande ej mindre af Thies' och Buddes' talan mot Johnsen än äfven af dennes emot Budde och rederiet för „Telegraph“, jämlikt 220 § Sjölagen förplikta Thies såsom befälhafvare å „Bazar“ och rederiet för sagda fartyg, rederiet dock endast med fartyg och frakt, att emot kvitto till Johnsen utgifva värdet af de skeppet „Western Monarch“ genom sammanstötningen tillskyndade skador, kostnad och förlust med fordradt och utan anmärkning lemnadt belopp 15,000 kronor 58 öre jämte 5 % årlig ränta derå från stämningsdagen tills betalning sker; skolande Thies och rederiet för „Bazar“ ersätta Johnsen dennes kostnader å saken med 700 kronor.

Rådmannen *Rhodin* var skiljaktig och yttrade:

„Enär „Bazar", som bogserats, haft åliggande att styra rätt akter om, i kölvattnet af „Telegraph", af hvilken han bogserats, men „Bazar", hvilken liksom „Telegraph" skolat hålla undan för „Western Monarch", icke styrt sådan kurs utan gått på babords sida om „Telegraph", dervid „Bazar" antingen genom förlängningen af bogserkabeln, eller af annan anledning kommit för om „Western Monarch" i dennes kurslinie, samt „Bazar" sålunda manövrerats i strid mot bestämmelserna i art. 20 i förordningen den 9 Dec. 1896 angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m.;

förty och som den å Thies' och Budde's sida framhållna, men ej behörigen styrkta omständigheten, att „Western Monarch" omedelbart före sammanstötningen vikit babord hän, så mycket mindre kan läggas „Western Monarch" till last, som „Western Monarch" vid det framträdande, stadiga skenet från „Bazars" gröna lanterna och då „Bazar" icke, såsom det vederbort jämlikt art. 38 i nämnda förordning, fört akterljus haft anledning antaga, att „Bazar" varit en seglare, för hvilken det författningsenligt ålegat „Western Monarch", som haft vinden in på aktern att hålla undan,

samt det icke visats att ombordläggningen inträffat i följd af felaktig manövring af „Telegraph",

finner jag befälhafvaren å bogsergråmen „Bazar" hafva varit till samma ombordläggning ensam vållande, hvadan jag biträder det slut, hvartill pluraliteten kommit, jemväl beträffande kostnaderna å saken".

Parterna sökte å ömse sidor, Johnsen beträffande ett vittnesjäf, efter vad ändring i Göta Hofrätt, som i dom den 15 Juli 1904 ej fann skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom.

Thies och Budde fullföljde hos Kungl. Maj:t sitt ändringssökande, som af Johnsen bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade Thies och Budde att ersätta Johnsens kostnader å saken hos Kungl Maj:t med 200 kronor jemte domslösen.

Indhold: 54. Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn: S/S „Willie"s Eier Hr. O. Lundquist mod A/S Dampskibsselskabet „Vesterhavet". 55. Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt Gesellschaft i Hamburg mod Aktieselskabet „Kjøbenhavns Trælasthandel", hersteds. 56. Kungl. Maj:ts dom: Sjökaptenen K. M. Johnsen mot Sjökaptenerna I. Thies och H. Budde.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 19	Aargang VI	1905

57.

Kungl. Maj:ts dom, den 24 Maj 1905.

Firman A. Björkman & Co.

mot

Rederiet för barkskeppet „Josefa" och Sjökaptenen F. Forslund.

En last *potatis*, som med barkskeppet „Josefa" fraktas från Lübeck till Stockholm, befinnes vid framkomsten vara *skadad af vatten*. Sedan mottagaren yrkat skadestånd, men Rådstufvurätten ogillat yrkandet, enär skadan finge anses hafva tillkommit derigenom, att fartyget på grund af vid öfverfarten rådande storm blifvit otätt, har Hofrätten i dom, som fastställts af Kungl. Maj:t, funnit skadan vara orsakad af fartygets bristande sjöduglighet och lastluckornas bristfälliga skalkning samt förty ålagt rederiet och befälhafvaren ersättningsskyldighet.

Den 21 Oktober 1901 upprättades mellan Sjökaptenen Fridner Forslund såsom befälhafvare å barkskeppet „Josefa" och hrr. Spetman & Fischer ett certeparti, enligt hvilket Forslund förband sig att ställa fartyget lastfärdigt, tätt, behörigen kalfatradt och

bemannadt samt väl utrustadt med alla förnödenheter till befraktarens uteslutande förfogande i Lübeck för en resa derifrån till Stockholm med en last potatis i säckar om minst 250 tons. För lossning bestämdes fem löpande dagar och öfverliggedagsersättningen bestämdes till 80 mark pr. dag. Lastningen skulle vara afslutad den 16 November.

Sedan lastningen afslutats den 15 November, utfärdade Forslund samma dag ett till order ställdt konnossement, enligt hvilket han erkände sig hafva i fartyget mottagit 5000 säckar potatis. Konnossementet innehöll, bland annat, „kvalitet och vikt obekanta, fri från skada, bräck, läck och frostskada".

„Josefa" afgick från Lübeck den 16 November och ankom till Stockholm den 27 i samma månad. Under resan rådde hård storm. Vid framkomsten befanns lasten vara skadad af väta. Såsom lastemottagare anmälde sig firman Björkman & Co., som den 28 November lät verkställa besigtning å lasten. Härvid utröntes att största delen af densamma var sjöskadad och att i lasten fanns såväl blötrutten som torrutten potatis. En del säckar hade äfven blifvit skadade genom svettning från däcket. Skadan ansågs hufvudsakligast härröra deraf, att vatten inträngt genom luckorna, enär de säckar, som voro stufvade på längre afstånd från desamma, voro i god kondition. Potatisen värderades till en krona pr. säck.

Lossningen påbörjades den 28 November och var afslutad den 10 December. Emellertid hölls den 5 December ny besigtning å såväl fartyg som last. Besigtningsmännen ansågo äfven nu att skadan å lasten hufvudsakligast uppstått genom vattens inträngande genom luckorna. Fartyget, som var 59 år gammalt, vore angripet af röta och ryggbrutet och kunde icke anses tjenligt att under den årstiden fortskaffa en så ömtålig last som potatis.

Firman Björkman & Co. instämde till Stockholms Rådstufvurätt rederiet för „Josefa" och Forslund med yrkande att som skadan å lasten orsakats genom fartygets sjöodugliga skick och Forslunds försummelse att hafva tillsyn om luckornas tillslutning och skalkning, rederiet med fartyg och frakt samt Forslund personligen måtte förpliktas att till firman utgifva ersättning för såväl skadan å sjelfva godset som all annan för firman uppkommen skada äfvensom återbära af firman erlagd öfverliggedagsersättning.

Rederiet och Forslund bestredo att skadan uppkommit under sådana omständigheter, att de vore derför ansvariga. Fartyget hade genom den hårda stormen blifvit otätt och hade till följd deraf vatten inträngt i lasten. För att visa att fartyget varit i

sjövärdigt skick åberopades ett af Skeppsbyggmästaren J. Meyer i Lübeck den 29 Oktober 1901 utfärdadt intyg att han vid besigtning af fartyget funnit det i godt, sjödugligt tillstånd, väl egnadt att öfver sjön kunna föra en torr och värdefull last från Lübeck till Stockholm.

Forslund uttog sedermera genstämning å firman Björkman & Co. med yrkande att som lossningen af lasten obehörigen fördröjts sju dagar utöfver den i certepartiet stadgade lossningstiden, firman, som erlagt betalning för två öfverliggdagar, måtte förpliktas utgifva ersättning för ytterligare fem öfverliggedagar äfvensom ersätta de kostnader, som föranledts derigenom att firman utverkat kvarstad å fartyget.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 14 Oktober 1902:

Af hvad i saken förekommit har Rådstufvurätten inhemtat, att — sedan Forslund i barkskeppet „Josefa“ i Lübeck intagit en last potatis om 5000 säckar att mottagas i Stockholm af firman Björkman & Co. — Forslund med sitt nämnda fartyg den 16 November 1901 afseglat från Lübeck till Stockholm, dit fartyget ankommit den 27 i samma månad; att lasten vid framkomsten till Stockholm befunnits skadad af vatten, som inträngt i fartyget; att under fartygets resa från Lübeck till Stockholm varit rådande orkanlik storm, så att, enligt hvad afgifven sjöförklaring gåfve vid handen, sjön ofta spolat öfver fartyget; att fartyget kort före afresan till Lübeck, hvilken egt rum från Åsbacka invid Söderhamn, undergått en större reparation, dervid bordläggningen utifrån drifvits ned ifrån kölen uppåt till ett par bordläggningsplankor högre än barlastlinien, däcket drifvits samt åtskilliga andra reparationsarbeten vidtagits; att „Josefa“ enligt ett i saken ingifvet, af Skeppsbyggmästaren Jacob Meyer, som uppgifvit sig vara edsvuren sakkunnig för fartyg och fartygsinventarier, den 29 Oktober 1901 utgifvet intyg samma dag besiktigats i Lübeck af Meyer, dervid denne funnit fartyget i godt, sjödugtigt tillstånd, väl egnat att öfver sjön kunna föra en torr och värdefull last för en resa från Lübeck till Stockholm; att Forslund före intagande af berörda last i „Josefa“ dels personligen undersökt och dels låtit genom styrmannen undersöka fartyget utan att någon anledning förekommit till det antagande att fartyget varit mindre sjödugligt; att fartygets lastluckor under ifrågavarande resa varit täckta, storluckan och förluckan med hvardera två pressenningar och akterluckan, som utgjort en s. k. kafflucka, med en pressenning; att lossningsdagarna för ifrågavarande last enligt certepartiet

bestämts till fem; att öfverliggedagsersättning skolat utgå med 50 mark pr. dag; samt att lossningen af lasten, börjat torsdagen den 28 November 1901 och slutat tisdagen den påföljande December kl. 1/21 på dagen.

Ehuru, på sätt ofvan angifvits, ifrågakomna last under resan till Stockholm blifvit skadad af vatten, har firman Björkman & Co. icke mot sina vederparters bestridande och den af dem i saken åvägabragta bevisning styrkt, att fartyget vid resans anträdande varit i icke sjövärdigt skick eller att Forslund ifråga om lastluckornas skalkning och täckning visat någon försummelse. Det får antagas att berörda skada tillkommit derigenom, att fartyget under den rådande stormen blifvit otätt, hvadan hvarken Forslund eller rederiet för „Josefa" är ansvarig för samma skada. Då firman ej heller visat något förhållande, på grund hvaraf firman må vara berättigad att af sina vederparter återbekomma för ifrågavarande last erlagd öfverliggedagsersättning, finner Rådstufvurätten firmans i saken förda talan ej kunna bifallas.

Beträffande genkäromålet är ostridigt att till lossning af ifrågavarande last användts, utöfver de fem liggedagarna, som utgått med tisdagen den 3 December 1901, sju öfverliggedagar från och med onsdagen den 4 till och med tisdagen den 10 December 1901. Firman, som guldit ersättning för de två första öfverliggedagarna, har icke visat att lastens lossning blifvit genom Forslunds vållande fördröjd, hvadan firman är skyldig gälda Forslund ersättning för de återstående fem liggedagarna från och med den 6 till och med den 10 December 1901 efter den i certepartiet bestämda grund med 80 mark för hvarje dag eller med tillhopa 400 mark, hvilken ersättning jemlikt 120 och 137 §§ Sjölagen för hvarje dag till betalning förfallit. Då tillika är upplyst att Forslund, sedan kvarstad å „Josefa" blifvit lagd, för vakthållning och förhalning af fartyget fått erlägga tillsammans 60 kronor äfvensom att rederiet för „Josefa" till Forslund erlagt lön för April och Maj månader 1902 efter en månadslön af 75 kronor eller med 150 kronor, men hvad i saken förekommit icke gifver stöd åt det antagande att rederiet för „Josefa" i följd af kvarstaden gått i mistning af någon fraktförtjenst, pröfvar Rådstufvurätten rättvist Forslunds i saken förda genkärandetalan på det sätt bifalla, att firman förpliktas att till Forslund i egenskap af befälhafvare för „Josefa" mot kvitto genast utgifva dels 400 mark jemte 6 % årlig ränta derå från förfallodagarna dels 85 kronor jemte 5 % årlig ränta

derå från stämningsdagen; och skola parterna med afseende å sakens beskaffenhet hvar för sig vidkännas sina derå hafda kostnader.

Firman sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt samt anhöll — för ådagaläggande af fartygets sjöodugliga skick — om vittnesförhör med af Magistraten i Stockholm utsedde besigtningsmännen Sjökapten Alex. von Björnmarck och förre Sjökaptenen, Dockmästaren Teodor Werner.

Med Hofrättens bifall hördes vittnena och berättade rörande af dem den 21 Oktober 1902 verkställd besigtning af „Josefa“: Fartygets skrof var särdeles dåligt och ryggbrutet. Ledstängerna på de olika sidorna gingo i olika bukter. Däcket, som var på sina ställen illa angripet af röta, gick i flera bukter både långskepps och tvärskeppsvägen. Hela fartyget utombords var klädt med en träförhydring, antagligen derför att bordläggningsplankorna voro dåliga och ruttna. Drifningen hade på flera ställen utombords gifvit sig. Däcksdrifningen var mycket dålig och i de flesta nåten rundt brädgångsstöttorna, som voro mycket ruttna, fanns intet deraf utan endast ruttet trä af stöttorna, hvarför vatten såväl genom dessa nåt som genom däcksnåten måste hafva runnit ned i lastrummet, äfven om vädret varit jemförelsevis godt. I lastrummet voro däcksbjälkarna bordvarts alldeles uppruttna. Garneringen var dålig och delvis mycket rutten. De timmer, som kunde undersökas, utan att hugga upp garneringen, voro alla ruttna. Å fartyget förefunnos äfven andra bristfälligheter, men de ofvan angifna, som hufvudsakligen bestodo i röta, visade att desamma icke tillkommit under senaste året utan funnits redan derförinnan. Vittnena förklarade derför med bestämdhet, att barken „Josefa“ under de senaste åren ej varit i sådant skick, att den kunnat föra någon last, som kunde taga skada af väta.

Rederiet vidhöll att fartyget varit tätt vid afgången från Lübeck samt att skadan å lasten orsakats af vatten, som tillföljd af fartygets svåra arbete i sjön inträngt genom däcksnåten. Yrkade fastställelse å Rådstufvurättens dom.

Hofrätten yttrade i dom den 17 Juli 1903:

Enär upplyst är att ifrågavarande last under fartygets resa från Lübeck till Stockholm skadats, förutom i någon mån genom svettning, derigenom att vatten inträngt i lastrummen, samt det genom den vid Rådstufvurätten förebragta utredning och hvad inför Hofrätten afhörda vittnen berättat måste anses ådagalagdt, *ej*

mindre att fartyget vid resans företagande varit ryggbrutet och i så hög grad angripet af röta, att detsamma gifvit sig i förbindningarna, samt att i följd häraf och på grund af bristfälligheter i däcksplankornas fogningar vatten, som spolat öfver fartygets däck, trängt igenom däcket och runnit ned i lastrummet, *än äfven* att vatten dit inträngt genom lastluckorna af anledning att vid desammas skalkning icke användts tillräckligt många och goda pressenningar;

ty och som Forslund med afseende å hvad i saken blifvit upplyst angående fartygets ålder och beskaffenheten af de bristfälligheter, med hvilka fartyget varit behäftadt, bort ega kännedom om detsammas bristande sjövärdighet och Forslund följaktligen genom försummelse att tillse att fartyget varit i sjövärdigt skick för resan vållat den skada, som uppstått i följd deraf att fartyget icke varit dugligt att föra ifrågavarande last från Lübeck till Stockholm samt Forslund genom underlåtenhet i tillsynen öfver att lastrumsluckorna varit behörigen skalkade vållat jemväl den skada, som härigenom orsakats,

finner Hofrätten jämlikt 8, 26, 59 och 142 §§ Sjölagen rederiet och Forslund vara pliktiga att ersätta den genom vattnets inträngande i lastrummen orsakade skada;

och som, hvad angår berörda skadas belopp, i saken är utredt att firman Björkman & Co. enligt af Spetmann & Fischer utställd faktura skolat för ifrågavarande 5000 säckar potatis erlägga betalning med 12 250 mark i svenskt mynt beräknadt till 10 902 kr. 50 öre, äfvensom att potatispartiet vid försäljning å auktion i Stockholm omedelbart efter lossningen inbringat ett behållet försäljningsbelopp af allenast 3 436 kr. 14 öre,

men tillika är upplyst ej mindre att en del af potatispartiet skadats genom svettning än äfven att i partiet funnits en icke ringa mängd blötrutten och torrutten potatis, hvadan partiet såsom icke prima aflastning ej kan uppskattas till det i fakturan upptagna värde, samt med afseende härå vid skadeståndets beräkning potatislasten skäligen må upptagas till 20 procent lägre belopp än fakturapriset, eller till 8 722 kr. från hvilket belopp skall afgå behållna auktionssumman 3 436 kr. 14 öre;

alltså pröfvar Hofrätten, som lika med Rådstufvurätten finner hvad firman yrkat ifråga om återbekommande af erlagd öfverliggedagsersättning icke kunna bifallas, rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens dom, på det sätt bifalla firmans talan att rederiet och Forslund förpliktas, rederiet med fartyg och frakt samt

Forslund personligen att, en för båda och båda för en, till firman mot kvitto genast utgifva ersättning för skada å omförmälda last med 5.285 kr. 86 öre jemte 5 % ränta derå från stämningsdagen den 5 Januari 1902 tills betalning sker; skolande rederiet och Forslund, en för båda och båda för en, godtgöra firmans rättegångskostnader vid Rådstufvurätten med 675 kr.

Rederiet och Forslund fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t, under framhållande att den af Werner och von Björnmarck verkställda besigtningen egt rum mer än ett år efter lastens intagande och följaktligen ej kunde utgöra bevis för fartygets beskaffenhet vid den tiden.

Firman iakttog ej inställelse.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom.

58.

Kungl. Maj:ts dom, den 25 Maj 1905.

Sunds Aktiebolag

mot

Sjökaptenen O. Abenius.

Firman Demanet & Monnoyer i Antwerpen befraktade enligt certeparti den 22 November 1902 ångfartyget „Presto“ att från Sunds Aktiebolag vid dess lastageplats Sund afhemta och till Antwerpen eller Terneuzen öfverföra en last trävaror. I certepartiet stadgades, bland annat, att befälhafvaren eller rederiet skulle telegrafiskt underrätta aflastaren om fartygets ankomst samt att, om is hindrade fartyget att ingå i hamnen, certepartiet skulle vara annuleradt och ogiltigt. Sedan Sunds Aktiebolag på grund af meddelande om fartygets ankomst låtit utlasta trävarorna i pråmar för att tillhandahållas fartyget, nödgades emellertid „Presto“ på grund af ishinder vända, utan att kunna uppnå Sund; och fick bolaget åter upplägga sina trävaror. *Fråga huruvida befälhafvaren vore skyldig ersätta bolaget kostnaderna för virkets utlastning och återupläggning samt om fordringen vore af beskaffenhet att böra utgå med panträtt ur fartyg och frakt.*

Sunds Aktiebolag sålde hösten 1902 till handelsfirman Demanet & Monnoyer i Antwerpen enligt två särskilda kontrakt tillhopa 190 Petersburger standards trävaror att levereras vid bolagets sågverk Sund inom Sundsvalls trävarudistrikt.

Enligt certeparti den 22 November 1902 befraktade firman Demanet & Monnoyer det af Sjökaptenen O. Abenius förda ångfartyget „Presto“, hvilket fartyg då var på resa från Antwerpen till Stockholm, att med all möjlig skyndsamhet afsegla till Gustafsberg (ett sågverk beläget vid Alnösundet söder om Sund) för att intaga en del af sin last samt derifrån till Sund för att der komplettera lasten med det från bolaget inköpta partiet trävaror. Efter slutad lastning skulle lasten öfverföras till Antwerpen eller Terneuzen.

Certepartiet stadgade, bland annat, att befälhafvaren eller redaren skulle sex dagar före ångfartygets förmodade ankomst till lastningshamnen derom telegrafiskt underrätta aflastaren; att lasten skulle tillhandahållas så hastigt som ångfartyget kunde mottaga densamma; att, derest is helt och hållet förhindrade ångfartyget

att ingå i hamnen, certepartiet skulle vara annuleradt och ogiltigt samt att, derest is skulle göra det farligt att komplettera lasten, befälhafvaren skulle hafva rätt att segla med den last han hade ombord med rätt att fylla den i en eller flera hamnar under resan för redarnes räkning.

Af detta certeparti fick bolaget mottaga en kopia, hvarjemte bolaget angående tiden för fartygets ankomst från firman Olsson & Wright i Stockholm såsom ombud för „Presto"s befälhafvare och rederi mottog två telegram, det ena den 24 November 1902, att fartyget beräknades lastfärdigt den 3 December och det andra den 25 November, att fartyget vore något försenadt och beräknades lastfärdigt först den 6 December.

I anledning af dessa underrättelser lät bolaget utlasta trävarorna i prámar för att tillhandahålla dem vid fartygets ankomst.

Emellertid ankom „Presto" till Gustafsberg först den 6 December, slutade lastningen der den 8 December vid middagstiden och styrde så kurs mot Sund genom en ränna i isen, men hindrades snart af is att komma längre och vände utan att hafva kommit fram till Sund. Härom underrättade Abenius bolaget, som då lät lossa prámarna och åter uppstapla virket.

Bolaget instämde derefter Abenius såsom befälhafvare å „Presto" till Rådstufvurätten i Sundsvall med yrkande, att som Abenius och rederiet, hvilka genom förutnämnda telegram föranledt kostnaderna för virkets utlastning och återuppläggning, vore för samma kostnader ansvariga, Abenius personligen måtte förpliktas att till bolaget utgifva ersättning för samma kostnader samt att denna bolagets fordran måtte förklaras skola jemlikt 268 § 4 mom. Sjölagen utgå med panträtt ur fartyg och frakt.

Abenius bestred käromålet under åberopande af den i certepartiet förekommande isklausul. 268 § 4 mom. Sjölagen ansåg Abenius ej vara tillämplig, enär Abenius icke ingått någon förbindelse med bolaget att komma till Sund utan endast aviserat så i enlighet med certepartiet och dess föreskrifter.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 27 Juli 1903:

Enär ostridigt vore *såväl att* — efter det rederiet för ångaren „Presto" genom ett med handelsfirman Demanet & Monnoyer i Antwerpen den 22 December 1902 slutet certeparti förbundit sig att låta sin nämnda ångare skyndsamt afgå till, förutom annan ort inom Sundsvalls sågverksdistrikt, bolagets lastageplats Sund för att der intaga den last af 190 standards trävaror, hvarom i saken vore fråga — firman Olsson & Wright i Stockholm i egen-

skap af ombud för ångarens befälhafvare och rederi till bolaget aflåtit de i saken omförmälda telegrammen af den 24 och den 25 November 1902, hvarigenom ångarens ankomst till Sund aviserats, genom det första telegrammet till den 3 och genom det senare till den 6 påföljande December, *som ock* att dessa telegram för bolaget, som jemväl från firman Demanet & Monnoyer erhållit kopia af certepartiet, inneburit order att gå i författning derom, att lasten vid den för fartygets ankomst angifna tiden kunnat utan dröjsmål tillhandahållas vid fartygets sida;

ty och som vid det förhållande att fartyget i följd af ishinder icke kunnat inlöpa till Sund och intaga lasten, bolaget för lastens tillhandahållande och återuppläggande åsamkats kostnad, som kunde beräknas hafva uppgått till 800 kr.;

alltså och då hvad befälhafvaren till bemötande af bolagets talan anfört och åberopat icke vore af beskaffenhet att fritaga befälhafvaren och rederiet från skyldighet att ersätta den på berörda sätt bolaget tillskyndade kostnad,

pröfvade Rådstufvurätten rättvist att, med bifall till bolagets talan, förplikta befälhafvaren Abenius och rederiet, det senare dock endast med fartyg och frakt, att till bolaget mot kvitto genast utgifva 800 kronor med 5 % ränta derå från stämningsdagen den 9 December 1902 tills betalning skedde äfvensom att ersätta bolagets rättegångskostnad med 190 kronor.

Abenius sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt, hvaremot bolaget yrkade fastställelse å Rådstufvurättens utslag.

Hofrätten (hrr. *Selling* och *Ahlgren*) yttrade i dom den 23 December 1903:

Enär bolagets talan vore grundad derå att Abenius, hvilken det enligt omförmälda certeparti ålegat att med fartyget afhemta ifrågakomna trävaror vid Sund och att underrätta bolaget om fartygets ankomst till lastningsorten viss tid förut, underlåtit att afhemta trävarorna, oaktadt bolaget genom särskilda telegram från rederiets ombud den 24 och den 25 November 1902 erhållit tillkännagifvande, att fartyget vore lastfärdigt, enligt det första telegrammet den 3 och enligt det senare den 6 December 1902,

men nämnda certeparti tillika innehölle att, om is, med undantag för våren, skulle fullständigt hindra fartyget att inkomma i lastningshamnen, certepartiet skulle vara ogillt;

ty och som i saken vore upplyst, att då Abenius den 8 berörda December sökt att med fartyget gå upp till Sund, Alnösundet, hvilket måste passeras för att framkomma till Sund, varit

belagdt med så tjock is att det varit för Abenius omöjligt att komma fram,

pröfvade Hofrätten rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag, ogilla den af bolaget i saken förda talan och förplikta bolaget att ersätta Abenius dennes kostnader å saken vid Rådstufvurätten med 200 kronor.

Referenten, adjungerade ledamoten *Stenberg* yttrade:

„Enär utredt är att, sedan Abenius låtit genom de af bolaget till grund för dess talan i saken åberopade telegram underrätta bolaget om tiden, då fartyget beräknades vara färdigt att vid Sund intaga last, det vid nämnda tid till följd af ishinder blifvit för Abenius omöjligt att med fartyget framkomma till Sund, samt Abenius vid sådant förhållande icke genom sitt förfarande uti ifrågavarande hänseende gjort sig skyldig till fel eller försummelse i tjensten och samma förfarande icke heller annorledes kan för Abenius medföra den af bolaget påyrkade ersättningsskyldighet,

ty och som hvad angår bolagets talan om panträtt för dess fordran i fartyg och frakt, rederiet icke genom nämnda telegram förbundit sig att å viss dag afhemta ifrågakomna varor,

pröfvar jag rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag, ogilla bolagets i saken förda talan samt förplikta bolaget att ersätta Abenius dennes utgifter å saken vid Rådstufvurätten med 200 kronor".

Hofrättsrådet *Blom* utlät sig:

„Emedan rederiet icke derigenom att de i saken ifrågakomna, till grund för bolagets talan åberopade telegrammen den 24 och den 25 November 1902 blifvit på rederiets order till bolaget afsända, åtagit sig någon förbindelse af beskaffenhet att enligt gällande sjölag bolaget skulle kunna derpå grunda fordran hos rederiet med panträtt i fartyg och frakt;

ty och som Abenius icke derigenom att samma telegram jemväl på hans begäran anhållits kan anses hafva gjort sig skyldig till fel eller försummelse i tjensten eller annorledes ådragit sig skyldighet att personligen ersätta bolaget dess utgifter för ifrågavarande varors utlastning och återupplägging,

instämmer jag i det slut, hvartill referenten kommit".

Bolaget fullföljde sin talan under yrkande om upphäfvande af Hofrättens och fastställelse å Rådstufvurättens utslag.

Abenius bestred ändringssökandet.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt

förplikta bolaget att ersätta Abenius dennes kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jemte domslösen.

Saken föredrogs den 5 Maj 1905 i Högsta Domstolen, som på de af Hofrätten anförda skäl och då i ofvan berörda tillkännagifvanden från rederiets ombud tiden, då fartyget skulle vara lastfärdigt, angifvits allenast såsom beräknad,

samt i allt fall, efter hvad upplyst blifvit, ishinder skulle redan den 6 December mött, derest Abenius sagda dag och således inom den beräknade tiden sökt med fartyget anlöpa Sund,

pröfvade rättvist fastställa det slut, hvartil Hofrätten kommit. I fråga om kostnaderna å saken hos Kungl. Maj:t biföll Högsta Domstolen det underdåniga betänkandet.

Kungl. Maj:ts dom utgafs den 25 Maj 1905.

59

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 21 Juni 1905.

Det Offentlige

mod

Tiltalte J. P. Gustafsson.

En Skipper, som var tiltalt for Overtrædelse af *Lov om Lodsvæsenet af 13 Marts 1903*, derved, at han havde ladet Navigeringen lede af det bugserende Fartøi uden selv at have Lods ombord, frifindes, idet Retten finder, at det var Tiltalte selv, som maatte ansees at have ledet Navigeringen.

Under nærværende Sag tiltales J. P. Gustafsson for Overtrædelse af Lov om Lodsvæsenet af 13 Juni 1879, saaledes som denne Lov er ændret ved Lov af 13 Marts 1903, og er Sagens Omstændigheder følgende:

Tiltalte, der var ankommen til Københavns Red med svensk Galease „Hilde", hvis Dybgaaende var 10 eng. Fod og som var lastet med Saltsten til Frederiksholm Teglværk, var i Besiddelse af svensk Søkort over Øresund med Paategning om at være rettet 1905, paa hvilket det i den senere Tid udgravede retliniede Løb gennem Kallebodstrand og Sideløbet ind til det førnævnte Teglværk var antydet, men iøvrigt var han ukendt med det nævnte Farvand, hvor han ikke før havde været. Om Morgenen den 23 April d. A. gik han over Land ud til Teglværket for at se, om hans Konnossement var kommet, og ved denne Lejlighed saa han ud over Farvandet og Afmærkningen af Løbet ind til Havnen; han kom derved til den Overbevisning, at han med Lethed kunne passere Farvandet uden Lods, og han tog derfor ikke Lods, da han senere paa Dagen lod sig bugsere gjennem Havnen og Kallebodstrand til Teglværket af Bugserbaaden „Frode".

Efter Tiltaltes Forklaring, som i det væsentlige stemmer med det iøvrigt oplyste, og som maa lægges til Grund ved Sagens Paadømmelse, har Tiltalte givet Bugserbaadens Fører, O. C. Christensen, Ordre til at gaa langsomt gennem Løbet og til under Drejningen ind i Sideløbet til Frederiksholm at holde saa nær Grunden tilhøjre som muligt, for at „Hilde" ikke under Svingningen skulde komme paa Grund paa den modsatte Side. Endelig har Tiltalte, da de nærmede sig Sideløbet, ved Tegn mindet

Bugserbaadens Fører om at holde til Højre, men iøvrigt foregik Bugseringen, uden at der fra nogen af de 2 Førere, der hver stod ved Roret paa sit Fartøj, blev givet nogen yderligere Ordre til den anden, og det maa navnlig antages, at Tiltalte ikke har faaet noget Raad eller Vink med Hensyn til Navigeringen fra Bugserbaadens Fører.

Under nærværende Sag, der er anlagt paa Foranledning af Langebros Lodseri, er det nu af Lodseriet gjort gældende, at Tiltalte ved under de angivne Omstændigheder, at lade sig slæbe af Bugserbaaden i Virkeligheden er bleven lodset af dennes Fører, og at han aldrig vilde have naaet sit Bestemmelsessted uden Bugserbaadens Ledelse bl. a. fordi den Del af Renden, der er dyb nok for „Hilde", er meget smal og paa ingen Maade midt imellem de Koste og Kors, der afmærke Løbet, og som tildels staar langt fra dette paa lavt Vand. Lodseriet har derhos gjort gældende, at Bestemmelsen i den fornævnte Lov af 13 Mars 1903, hvorefter under Bugsering i Lodsfarvand Lodsernes Ret skal ansees for at være krænket, saafremt Navigeringen af begge Skibe ikke er ledet fra det bugserede Skib, i Virkeligheden kun er et andet Udtryk for Lodstvang under Bugseringen i Farvande, der ere for smalle til, at Bugserbaadens Fører med Hensyn til hver enkelt Manøvre kan afvente Ordre fra det bugserede Skib.

Idet Retten nu ikke kan være enig med Lodseriet i den sidst anførte Betragtning, og idet det efter samtlige i nærværende Sag oplyste Omstændigheder findes, at Navigationen — saa vidt der overhovedet kan være Tale om Navigation i et af gravede retliniede Render bestaaende Løb — i det her omhandlede Tilfælde maa siges at være ledet af Tiltalte, vil denne være at frifinde, uden at det kan faa nogen Betydning, at Løbet muligt er mangelfuldt afmærket, da Tiltalte dog, da han bestemte sig til ikke at tage Lods, kan have haft Grund til at tro, at han selv — ogsaa uden Bugserbaad — havde kunnet navigere ind til Bestemmelsesstedet.

Thi kendes for Ret:

Tiltalte J. P. Gustafsson bør for det Offentliges Tiltale i denne Sag fri at være.

60.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 12 Juli 1905.

The Taylor & Sanderson Steam Shipping Co., ltd.
(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Goldstück Hainze & Co.
(Overretssagfører Busch).

En Ladning Bomuldsfrøkager losses i Kjøbenhavn, Aalborg og Esbjerg. Paa de to førstnævnte Pladse losses der 55 Sække for meget, over hvilke Modtagerne disponerer til egen Fordel. I Esbjerg losses 136 Sække for lidet, som Rederiet maa erstatte, og det søger derpaa Regres hos Modtagerne af de 55 Sække, som dømmes til at betale Rederiet disses Værdi.

I Marts Maaned 1903 ankom et Citanterne: The Taylor & Sanderson Steam Shipping Co., ltd. tilhørende Dampskib med en Ladning Bomuldsfrøkager til Kjøbenhavn, Aalborg og Esbjerg. De til de to førstnævnte Havne bestemte Partier blev udlossede under Kontrol af de Indstævnte, der tillige foretog Reguleringen af Ladningen. Efter endt Udlevering til de forskellige Modtagere viste det sig, at der var udlosset 55 Sække mere, end Modtagernes Konnossementer lød paa, og disse Sække, der ialt indeholdt 11997 Pd., tog de Indstævnte i Besiddelse. Udlosningen af det til Esbjerg bestemte Parti blev foretaget af vedkommende Modtager selv uden de Indstævntes Medvirken, og der viste sig at være en Manko paa 136 Sække, der blev erstattet Firmaet af Citanterne ved et Afdrag i Fragten paa 5 Kr. 75 Øre pr. 100 Pd.

Citanterne have dernæst anlagt nærværende Sag, hvor de have paastaaet de Indstævnte tilpligtede at betale i Erstatning for de ovenfor omtalte 55 Sække et Beløb af 5 Kr. 75 Øre pr. 100 Pd. eller ialt 689 Kr. 82 Øre, med Renter 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 21 Januar 1904, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte have under Sagen forklaret, at de underhaanden have solgt Sækkene, der var beskadiget til et Firma her i Byen for 4 Kr. 62½ Øre pr. 100 Pd., ialt 554 Kr. 86 Øre, som de have fordelt mellem de forskellige Modtagere i Kjøbenhavn og Aalborg. De have under en iøvrigt meget uklar Proce-

dure paastaaet sig frifundne, idet de navnlig under Beklagelse af, at Modtagerne af det til Esbjerg bestemte Parti have nægtet at anerkende deres Regulering, have fremsat en Paastand om, at de ikke kunne være forpligtede til at give Citanterne Erstatning, saa længe saadan Anerkendelse nægtedes af Esbjergfirmaet.

Denne Paastand skønnes ganske ubeføjet; de Indstævnte have ved egenmægtig at disponere over de paagældende Sække paadraget sig en Forpligtelse til at erstatte Citanterne, der efter Udredelsen af Erstatningen til Firmaet i Esbjerg maa betragtes som Ejere af Sækkene, disses Værdi, som i Mangel af andre Oplysninger, og idet den af Indstævnte for Sækkene opnaaede Pris efter den Maade, hvorpaa Salget har fundet Sted, ikke kan anses som et fyldestgørende Udtryk for Værdien, findes at burde ansættes til det Beløb, Citanterne have maattet betale i Erstatning for dem, eller til 5 Kr. 75 Øre pr. 100 Pd.

Citanternes Paastand vil herefter i det hele være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger fastsættes til 150 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Firmaet Goldstück Hainze & Co., bør til Citanterne, The Taylor & Sanderson Steam Shipping Co., ltd., betale 689 Kr. 82 Øre med Renter 5 % aarlig fra den 12 Januar 1904, til Betaling sker, og denne Sags Omkostninger med 150 Kr.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Indhold: ***57. Kungl. Maj:ts dom:*** *Firman A. Björkman & Co. mot* ***Rederiet*** *för barkskeppet „Josefa" och Sjökaptenen F. Forslund. —* ***58. Kungl. Maj:ts dom:*** *Sunds Aktiebolag mot Sjökaptenen O. Abenius. —* ***59. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:*** *Det Offentlige mod Tiltalte Gustafsson. —* ***60. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:*** *The Taylor & Sanderson Steam Shipping Co., ltd., mod Goldstück Hainze & Co.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 20	Aargang VI	1905

61.

Lumpsumfragter.

Naar Fragten ikke er betinget som en vis Sum for hver Ton, Standard eller anden Enhed, men derimod under Eet for alt Godset, siges den at være fastsat som en *Lumpsum* eller *en rouche*. Udenfor Tilfælde, hvor Befragteren forbeholder sig til at levere en fuldstændig Ladning (Totalbefragtning), spiller Lumpsumfragter ingen synderlig Rolle. Det eiendommelige ved en saadan Fragt ligger deri, at den ikke først skal udregnes ved Veining eller Maaling af Godset, men er bestemt paa Forhaand til en vis Sum. Certepartifragten kan naturligvis være en Lumpsum, uden at Konnossementsfragten behøver at være det og omvendt, idet Skipperen ved Certepartiet kan være forpligtet til at undertegne Konnossementerne til hvilkensomhelst Fragtrate. Naar i et saadant Tilfælde Certepartiet fastsætter Fragten til en Lumpsum, medens den i Konnossementet anførte Fragt er per Ton, per Standard eller anden Enhed, vil Differencen mellem Certeparti- og Konnossementsfragten blive ordnet paa aftalt Maade mellem Skipper og Befragter.

Er der en Forskjel i Skipperens Favør, og denne udbetales Skipperen, beregnet efter Konnossementets Angivelse af Varekvantum og Fragt, men det paa Bestemmelsesstedet viser sig, at Beregningen har været udført paa urigtigt Grundlag, idet man har anslaaet Lastens Vægt eller Maal urigtigt, eller f. Ex. undladt at tage Hensyn til Svind underveis, vil Rederen have Regres til Befragteren, for hvad der maatte mangle i den fulde Lumpsumfragt; thi denne er tilsagt ham uden Hensyn til Lastens virkelige Maal d. v. s. paa Grundlag af, hvad der i Konnossementet er angivet eller Vægt. Skal Fragten betales efter *indtagen* Vægt eller Maal, som Vægt eller Maal, vil Konnossementsfragten, selvom den er anført med en vis Sum for en bestemt Enhed, dog nærmest være at anse som en Lumpsumfragt, fordi den har dennes Kjendemærke nemlig at være uafhængig af en Veining eller Maaling. Er Fragten 10 Kroner per Ton at betale efter indtagen Vægt, og Konnossementet angiver Vægten til 1000 Ton, er Fragten ifølge Konnossementet saaledes 10 000 Kroner uden Hensyn til Resultatet af en Veining ved Udleveringen.

I visse amerikanske Certepartier for Bomuld og andre Varer er Lumpsumfragten fastsat paa en ganske aparte Maade, nemlig til et vist Beløb for hver Netto Register Ton af Skibets maalte Drægtighed.

Ingen Befragter vil indgaa paa at betale en Lumpsum, medmindre Rederen garanterer sit Skibs Lasteevne, og det er en given Sag, at naar Lasteevnen viser sig at være urigtig opgivet, maa Rederen, foruden de andre ubehagelige Følger, dette kan have for ham, finde sig i en forholdsvis Reduktion af Fragten.

I den ovennævnte amerikanske Certepartiform findes der en Klausul, som lyder saaledes:

If any portion of the cargo is lost by reason of excepted perils, a proportionate deduction of freight in respect of the part lost shall be made from the amount of chartered freight [1]).

---

[1]) I Chamber of Shipping's Lumpsumform for amerikansk Bomuld ser Klausulen saaledes ud: If through excepted perils any of the cargo, other than deck-cargo, be lost or so damaged that it does not go forward under deck in this steamer to its destination the amount of chartered freight payable hereunder shall be proportionately reduced on final settlement of freight at steamer's port of discharge.

Lignende Bestemmelser vil findes i de fleste Lumpsumcerteparter, der forøvrigt som Regel ser ud ganske som ethvert andet Certeparti i alle Punkter. En Klausul som den citerede er nødvendig, fordi Befragteren ikke efter engelsk Ret er berettiget til nogen Reduktion i Fragten, selvom Godset eller noget deraf gaar tabt underveis. Det Spørgsmaal, som vi her fornemmelig skal undersøge, er, om en lignende Regel som den engelske gjælder efter skandinavisk Ret. Nogen udtrykkelig Bestemmelse derom findes ikke i Søloven, der kun har den almindelige Regel i § 151, hvorefter der ingen Fragt skal erlægges for Gods, som ikke er i Behold ved Reisens Slutning. Denne almindelige Bestemmelse maa komme til Anvendelse i ethvert Tilfælde, hvor ikke Parterne direkte eller indirekte er blevet enige om noget andet. Har de truffet udtrykkelig Aftale om, at ingen Reduktion i Fragten skal finde Sted for tabt Gods, er Sagen jo klar nok, men Spørgsmaalet er, om alene den Omstændighed, at en Lumpsumfragt er vedtaget, maa antages nødvendigvis at medføre, at ingen saadan Reduktion skal finde Sted.

De norske Motiver synes at gaa ud herfra, idet man Side 178 finder følgende Udtalelse:

„Endelig skal bemærkes, at da der ved en rouche Befragtning er tilsagt Skipperen en bestemt Sum for Reisen uanseet, om han overhovedet har Gods inde, kan § 152 ikke anvendes paa dette Forhold; det er her nok, at Skibet kommer frem, for at Fordringen paa den fulde Leie skal være begrundet, selvom Godset er forulykket".

Hertil maa imidlertid bemærkes, at det er lidet sandsynligt, at en Befragter skulde ville gjøre Fragtens Betaling afhængig af Skibets og ikke af Godsets lykkelige Fremkomst. Hvad enten Fragten fastsættes paa den ene eller den anden Maade, er Befragterens Formaal det samme, nemlig at faa Godset transporteret til Bestemmelsesstedet. Er først Lasten gaaet tabt, er dermed ogsaa Befragterens hele Interesse i Reisen borfalden, og det vilde derfor være uden nogensomhelst fornuftig Hensigt at sætte Reisens Fuldførelse som Betingelse for Befragterens Forpligtelse til at betale Fragten. Det vilde være til at forstaa, om Parterne ved Kon-

traktens Oprettelse blev enige om, at Fragten vilde være at betale, selvom Godset skulde gaa tabt underveis, naar blot Rederen og hans Folk ikke havde nogen Skyld deri; men ganske hensigtsløst vilde det være at forlange Reisens Fortsættelse, naar Godset ikke existerer mere. Saaledes som den retlige Stilling opfattes i de norske Motiver, skulde jo Rederen være forpligtet til at lade det tomme Skib fortsætte til Bestemmelsesstedet; var en bestemt Plads i Havnen nævnt i Kontrakten som Reisens Maal, og denne Plads ved Skibets Ankomst var optaget, maatte Rederen da formodentlig lade Skibet vente, til Plads blev ledig, for saa at forhale ind med det og strax hale ud igjen, da Hensigten med Skibets Anløb jo alene vilde være at demonstrere Reisens Fuldførelse overensstemmende med Kontrakten. Det er dog neppe nødvendigt at fordybe sig nærmere i disse og mange andre mærkelige Konsekvenser, fordi en saadan Kontrakt er et rent Katederprodukt uden nogensomhelst Tilknytning til det praktiske Liv.

Der er naturligvis ikke noget iveien for, at Reder og Befragter, samtidig med at de træffer Aftale om en Lumpsumfragt, kan blive enige om, at Fragten skal betales, selvom Godset ikke kommer frem i Behold; men naar ingen saadan udtrykkelig Aftale er truffet, maa man holde sig til den almindelige Bestemmelse i § 151, medmindre dens Anvendelse er uforenelig med Overenskomsten om en Lumpsumfragt. Noget Bevis herfor eller noget alvorligt Forsøg paa at bevise det har jeg hidtil ikke seet. Skjønt Bevisbyrden maa paahvile den, der paastaar, at der trods Bestemmelsen i Sølovens § 151 dog i visse Tilfælde skal betales Fragt for Gods, som ikke findes i Behold ved Reisens Slutning, skal jeg prøve paa at godtgjøre, at saadant Bevis ikke kan føres. Nogle Exempler, der tillige viser, hvorfor man undertiden enes om at fastsætte Fragten til en Lumpsum, vil være oplysende i saa Henseende.

Der forhandles om Fragten for en Ladning Props fra en Plads i Nordbotten. Enighed er opnaaet om alle Betingelser undtagen netop Fragtens Størrelse. Det er sent paa Sæsonen, og Rederen frygter for, at Lasten skal vise sig at være saa raa og isbelagt, at den vil give et meget daarligt Indtagende. Af den Grund ønsker han, at Fragten skal fastsættes under Eet for hele

Ladningen; saa er hans Fortjeneste ikke afhængig af Lastens Beskaffenhed, og Befragteren kan selv overtage Stuvningen og gjøre det bedst mulige ud deraf. Sluttelig bliver man enig herom, og Certepartiet udskrives i enhver Henseende som et vanligt Certeparti, kun at Fragten er fastsat til en rund Sum istedetfor til et vist Beløb per Standard. Befragteren forpligter sig altsaa til at levere en fuldstændig Ladning, og Rederen paatager sig at fremføre den til Bestemmelsesstedet mod at faa Fragten udbetalt ved Godsets Udlevering paa aftalt Sted. Underveis tabes Dækslasten, og Spørgsmaalet er da, om den hele Fragt desuagtet kan forlanges betalt uafkortet. Hvis der er nogen, som er istand til at anføre en eneste plausibel Grund herfor, var det ønskeligt, om Vedkommende vilde melde sig. Jeg er ialfald ikke istand dertil. Det var i dette Tilfælde Rederen, som ønskede en Lumpsumfragt for at sikre sig mod Tab ved et daarligt Indtagende; ethvert andet Formaal dermed laa ganske udenfor hans Tanke, men alligevel vil man have, at dette Arrangement med Djævelens Vold og Magt ogsaa skal gribe ind og gjøre sig gjældende paa andre Punkter i Parternes Mellemværende, skjønt Parterne selv intet Øieblik har tænkt, at det skulde have Virkninger udover det ene Punkt: at dække Rederen mod Tab ved at Lasten „stuver daarligt", som det hedder i Forretningssproget. Hvis ikke Befragteren leverer den fulde betingede Ladning, maa Skipperen kunne kræve Sikkerhed for Fragt af det manglede Gods overensstemmende med Bestemmelserne i Sølovens § 126, selvom de norske Motiver udtrykkelig siger, at han ikke kan gjøre det i Tilfælde af en rouche Befragtning, *da denne Kontrakt ikke gaar ud paa Transport af et vist Kvantum Varer, men paa, at Befragteren kan sende Skibet for en vis Sum til bestemt Sted med de Varer, han bestemmer sig til at indlade.* (Se Mot. S. 142). Forudsætningen for denne Argumentation holder nemlig ikke Stik her, hvor Kontrakten jo netop angaar Transport af et vist Kvantum Varer, og hvor derfor Befragteren er ligesaa forpligtet til at levere den aftalte Ladning, som naar Fragten er fastsat paa almindelig Maade. Fra Rederens Side havde der intet været at indvende mod at fastsætte Fragten til

en vis Sum per Standard, naar Befragteren vilde garantere et vist Indtagende. Rederen vilde derved opnaa nøiagtig det samme som ved en Lumpsumfragt, nemlig at faa garanteret en vis Minimumsfragt for Reisen. Leverede Befragteren i et saadant Tilfælde en fuld Ladning, som dog ikke naaede det vedtagne Minimum, vilde Rederen kunne forlange Erstatning, svarende til Fragten for Differencen med Fradrag af besparede Udgifter; men ingen vilde være i Tvivl om, at Rederen ikke da kunde fordre Fragt for Gods, der gik tabt underveis.

Ved den anførte Ytring i Motiverne synes man at have lagt særlig Vægt paa, at Kontrakten kun angaar de Varer, som Befragteren bestemmer sig til at indlade; men naar vi nu tænker os en ganske almindelig Befragtningskontrakt, som kun indeholder det særlige, at Befragteren kan sende op til 1000 Ton f. Ex. mod en vis Fragt af 10 Kroner per Ton, vilde Forholdet da ikke ogsaa være det, at „Befragteren kan sende Skibet for en vis Sum til bestemt Sted med de Varer, han bestemmer sig til at indlade"? Der er ganske vist den Forskjel, at hvis han her sender bare 5 Ton med Skibet, skal han ikke af med mere end 50 Kroner i Fragt, medens han, naar en Lumpsum er aftalt, maa ud med den hele, hvad enten han afskiber 5 Ton eller 100 Ton eller 1000 Ton; men dette kan dog umulig forandre Kontraktens Natur, saaledes at den i det ene Tilfælde bliver en Kontrakt om at „sende Skibet til bestemt Sted" i det andet derimod en Kontrakt om Transport af Gods over Søen. Hvori bestaar forøvrigt denne Forskjel? Det forekommer mig under alle Omstændigheder at være ganske vildledende at karakterisere Kontrakten som en Ret for Befragteren til at sende Skibet paa en Reise. Befragterens Ret gaar i alle Tilfælde ud paa, at Rederen (ikke Befragteren, for han kan ikke sende Skibet noget Sted hen) skal sende Skibet til aftalt Sted med hans Varer, eller transportere hans Varer over Søen med Skibet til aftalt Sted. Det bliver jo ret ligegyldigt, hvorledes man udtrykker det, naar man blot har paa det rene, hvad Parternes Rettigheder og Forpligtelser er og ikke begaar den Daarskab ved Undersøgelser som denne at tage sit Udgangspunkt i en Definition af Kon-

trakten, der i Virkeligheden forudsætter som givet det, der skal bevises.

Det er ikke Retten til at „sende Skibet for en vis Sum til bestemt Sted", som Befragteren stræber at opnaa ved at befragte Skibet. Hvorledes end Fragten fastsættes, som en Lumpsum eller paa anden Maade, er Befragterens Formaal at faa sit Gods overført til aftalt Sted, og derfor er det kun vildledende at betegne den Ret, han erhverver paa nogen anden Maade end som en Ret til Transport af Godset. Hvis Forholdet er det, at en Lumpsumfragt skal betales, hvad enten Godset kommer frem i Behold eller ei, kan man gjerne udtrykke denne Eiendommelighed paa den Maade, at Befragterens Ret efter Kontrakten er at „sende Skibet for en vis Sum til bestemt Sted", om end det forekommer mig at være en noget keitet og uklar Maade at udtrykke det paa. I Modsætning hertil vilde Befragterens Ret ved almindelig Befragtning da være en Ret til at fordre sit Gods transporteret til og udleveret i Behold paa aftalt Sted. Rent bagvendt er det selvfølgelig at tage sit Udgangspunkt i den ovennævnte Formulering af Befragterens Ret og betragte den som et Orakel, der har Svaret parat, naar der spørges om Parternes Rettigheder og Forpligtelser.

Ved Isbefragtninger er det en sædvanlig Betingelse, at Fragten skal betales efter udveiet Vægt, men det hænder, at en Reder forbeholder sig en Lumpsumfragt, fordi han ikke ønsker, at hans Fortjeneste skal være afhængig af Smeltningsprocenten. Dette Motiv er klart nok, og det ligger aabent i Dagen for begge Parter, saa der er ikke den ringeste Grund til at udstrække Virkningerne af denne særlige Aftale, udover hvad dette Motiv fordrer. Hvis Skibet f. Ex. paa Reise fra Christiania-Fjorden til London grundstøder i Fjorden og først kommer af og faar repareret, efter at hele Isladningen er smeltet bort, hvilken Mening vilde der da være i, at Rederen skulde kunne fordre den fulde Lumpsumfragt, om han efter fuldendt Reparation lod Skibet fortsætte Reisen til London? En saadan Fortolkning af Kontrakten vilde jo være blottet for al sund Sans, og man har ikke Lov til at forudsætte,

at praktiske Forretningsmænd skulde have indladt sig paa en saa naragtig Kontrakt.

En anden hyppig Aarsag til at fastsætte en Lumpsumfragt, navnlig ved Befragtning af rund Last, 'er den, at Rederen vil undgaa Maaling af Lasten til Bestemmelse af Fragten, fordi det er umuligt at foretage denne blot nogenlunde nøiagtigt. Der findes et Utal af Skalaer og Metoder for Beregningen af Rumindholdet af saadan Last, og det er umuligt at forudse med nogenlunde rimelig Nøiagtighed, hvad Resultatet vil blive. Ogsaa her ligger Rederens Formaal med at betinge sig en Lumpsum klart for Dagen, og 'der er ingensomhelst Grund til at udstrække Virkningerne udover dette.

Sluttelig skal jeg som et praktisk vigtigt Exempel paa Lumpsumbefragtning anføre det Tilfælde, at Skibet befragtes for en Ladning Stykgods (general goods) for at lægges til Kaien af Befragteren. Denne vil formodentlig da som Regel ikke paatage sig nogen Forpligtelse til at levere en fuldstændig Ladning. Isaafald foreligger der ikke noget Kontraktsbrud fra hans Side, naar han kun giver Skibet en Partladning, og Rederen kan følgelig ikke bringe Sølovens § 126, andet Stykke, i Anvendelse. Leverer Befragteren derimod ingen Last, maa det opfattes som en Ophævelse af Kontrakten, og Erstatning bliver da at betale overensstemmende med Reglerne i § 126, første Stykke, jfr. § 128. Det er ikke muligt at anføre nogen 'rimelig Grund til, at Befragteren i saadant Tilfælde skulde være udelukket fra at opsige Kontrakten paa de Betingelser, som er fastsat i de citerede Paragrafer af Søloven. Gaar alt Godset tabt underveis, mister Rederen hele sin Fragt; gaar Halvdelen tabt, mister han den halve Fragt o.s.v. i Kraft af Bestemmelsen i § 151. Fragten for Godset bliver naturligvis forholdsvis større, jo mindre Gods der afskibes. Er Skibets Lasteevne 1000 Ton og Fragten 20 000 Kroner, bliver det 20 Kroner per Ton, hvis der afskibes en fuldstændig Ladning, men 40 Kroner per Ton, hvis Befragteren kun kan skaffe 500 Ton til Afskibning. Rederen maa finde sig heri, fordi han har indladt sig paa at lade Befragteren selv bestemme det Kvantum Gods,

der skal transporteres. Her er saaledes en væsentlig Forskjel fra det Tilfælde, hvor Befragteren har forpligtet sig til at levere en fuldstændig Ladning, altsaa i Exemplet 1000 Ton. Her gaar Kontrakten ud paa, at 1000 Ton skal transporteres for 20 000 Kroner, men Befragteren forpligter sig ikke til at betale 20 000 Kroner, selvom han kun ser sig istand til at levere halv Ladning. Der foreligger da et Kontraktsbrud fra hans Side, og han maa finde sig i at betale Dødfragt efter de Regler, som findes i Sølovens § 126 og § 130, hvorimod han ikke kan tvinges til at betale fuld Fragt.

Jeg vil hermed afslutte disse Bemærkninger, idet jeg kun skal gjentage, at det vilde være af megen Interesse, om den, der mener at kunne begrunde den i de norske Motiver forsvarede eller ialfald fremsatte Opfatning, hvorefter §§ 126 og 151 m. fl. ikke kan komme til Anvendelse paa Lumpsumbefragtning, vilde melde sig og fremføre, hvad der kan siges til Fordel derfor.

Ifølge engelske Retspraxis synes Opfatningen, som sagt, nærmest at være den samme, som er fremsat i de norske Motiver, se f. Ex. Carver: Carriage by sea, 2den Udgave, Side 558 ff. Den tyske Handelslovbogs § 617 forskriver Reduktion i Lumpsumfragten (in Bausch und Bogen) naar Gods gaar tabt underveis. Det samme antages efter fransk og belgisk Ret, se: Desjardins: Traité de droit commercial maritime, 3 Bind Side 669 (Befragtning à forfait eller en bloc); Valroger: Droit maritime 2 Bind Side 376; Victor Jacobs: Le droit maritime Belge, 1 Bind S. 423.

J. J.

62.

Sø- og Handelsretten i København, den 15 Juni 1905.

Kaptajn Stenkil Mårtensson af Skillinge

(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

Firmaet J. Lütken Frigast & Co. af Nykøbing p. F.

(Overretssagfører Chr. Fr. Olivarius).

En lokal Kutyme, hvorefter Skipperen, ved Losning af Brædder, skal anbringe dem i Land fri af Skibet, saa at Modtageren intet har med selve Losningen at gjøre, antages ikke at kunne komme i Betragtning overfor Certepartiets Betingelse om, at Lasten skulde tages „frit fra Skibsborde".

Ved Certeparti af 4 Maj 1904 befragtede de Indstævnte: Firmaet J. Lütken Frigast & Co. af Nykøbing p. F. Skibet „Mårten" ført af Citanten: Kaptajn Stenkil Mårtensson af Skillinge, der tillige er Skibets Rheder, til at transportere en Ladning Planker eller Brædder fra Wasa til Nykøbing p. F. Til Udlosning af Ladningen, der skulde „tages frit fra Skibsborde" fastsatte Certepartiet 6 løbende Arbejdsdage, saaledes at der for Overliggedage skulde betales 50 Kr. pr. Dag. Skibet kom med sin Last til Nykøbing Søndag den 12 Juni 1904, indklarerede, forhaledes til anvist Losseplads og meldte losseklart Mandag den 13 Juni om Formiddagen til ovennævnte Befragter, der tillige var Modtager af Ladningen. Tirsdag Morgen begyndte Losningen og fortsattes de følgende Dage; Mandag den 20 Juni udløb Liggedagene, men først Onsdag den 22 Juni Kl. 4 Eftermiddag var Skibet udlosset. Citanten har derfor paastaaet sig tilkendt hos

de Indstævnte som Godtgørelse for 2 Overliggedager 100 Kr. med Renter og Sagsomkostninger.

Det maa betragtes som oplyst, at Skibets Mandskab, der kastede Trævarerne i Land paa Kajen, hvorfra de fjernedes af 4 Mand, som de Indstævnte havde sat til dette Arbejde, ikke under Losningen har arbejdet med særlig Hurtighed; en Del af Mandskabet har i alt Fald til Tider haft andet Arbejde ombord og dets Arbejde ved Losningen synes undertiden, naar der laa tilstrækkelig Last paa Kajen, helt at have hvilet, men paa den anden Side har der under hele Udlosningen stadig ligget Varer i Land ved Skibets Side, saaledes at Indstævntes Mandskab havde nok at tage af, og i alt Fald en enkelt Gang har Bunken i Land ligget $^1/_2$ à 1 Alen højere end Skibets Ræling.

Indstævnte har nu gjort gældende, at det ved Losning af en Bræddelast er Skipperens Pligt at lade Brædderne bringe fra Borde, saaledes at de kommer til at ligge paa Kajen fri af Skibet, og at Ladningsmodtageren ikke har nogen Virksomhed ved selve Losningen; han har derfor hævdet, at den indtrufne Forhaling af Losningen udelukkende har havt sin Grund i, at der ikke ombord paa „Mårten" er bleven arbejdet med tilstrækkelig Mandskab og Hurtighed. Han, som paastaar, at det i alt Fald i Nykøbing p. F. er Koutyme, at Losning af Bræddelast foregaar paa den anførte Maade, har for det Tilfælde, at Retten maatte tillægge Konstateringen af en saadan stedlig Koutyme nogen Vægt, ønsket Rettens Kendelse herom og samtidig Kendelse om, hvem af Parterne det vil paaligge at fremskaffe de fornødne Oplysninger i saa Henseende, i modsat Fald har han paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger.

Retten maa nu finde, at det ikke kan have Betydning for nærværende Sag, om der i Nykøbing maatte existere en Koutyme som den nævnte, idet, naar ingen særlig Aftale er gjort, ikke kan være Skipperens Pligt at bringe Varerne hurtigere i Land, end de kan modtages af Ladningsmodtageren. Da nu de Indstævnte, som det maa anses godtgjort, ikke har gjort noget for at fremskynde Losningen, og da deres Mandskab ikke nogensinde er blevet forsinket ved Fejl fra Skibets Side, ville de ikke kunne undgaa at dømmes efter Citantens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger sættes til 20 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Firmaet J. Lütken Frigast & Co. i Nykøbing p. F., bør til Citanten: Kaptajn Stenkil Mårtensson af Skillinge betale 100 Kr. med Renter 5 % aarlig fra den 26 November 1904, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger med 20 Kr. inden 8 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

J. Koch.

H. V. Petersen. *L. C. Kraemer.*

63.

Sø- og Handelsretten i København, den 19 Juli 1905.

Skibsmæglerfirmaet C. Schroeter & Co., Cardiff
(Overretssagfører Stein)

mod

Handelsfirmaet Johnsen & Jespersen ved dets Indehaver O. C. Johnsen og Dampskibsselskabet Steam ved dets korresponderende Rheder O. C. Johnsen
(Overretssagfører Henriques).

Et Dampskibsselskab og dets Disponenter tilpligtes at lade en Aktietegning gaa tilbage overfor et Mæglerfirma, fordi de Betingelser, dette havde sat for Tegningen, med Hensyn til en vis Fortrinsret til Fragtslutninger m. m., ikke var blevet overholdte.

Ved Skrivelse af 23 Marts 1903 tilbød Handelsfirmaet Johnsen & Jespersen Citanterne Skibsmæglerfirmaet C. Schroeter & Co., Cardiff, nogle Aktier i et af dem oprettet Dampskibsaktieselskab (Dampskibsselskabet Steam); de udtalte i fornævnte Skrivelse, at de, i Tilfælde af, at Citanterne vilde være Aktionærer, vilde give dem „Fortrinet ved Fragtslutninger og andre Forretninger" i deres Distrikt. Under den nærmere Brevvexling erklærede de under 30 Marts, at de for at vise Citanterne, at de vare i Stand til at give dem Leilighed til at gøre Forretninger, vare villige til, hvis Citanterne vilde tage nogle faa Aktier, at give dem Ordre til at slutte en Fragt for Selskabets Damper „Broholm", naar denne i Slutningen af April havde udlosset i Nantes. Citanterne tilskrev herefter under 2 April 1903 Firmaet Johnsen & Jespersen, at de takkede for Ordren med Hensyn til Damperen „Broholm", og at de var villige til at tage 5 Aktier i Selskabet à 500 Kr., dog at de, som de udtrykkelig udtalte, forudsatte, at der ikke vilde blive udstedt Aktier til nogen anden Mægler ved Bristol Kanalen. Under 8 April tilstillede Firmaet Johnsen & Jespersen Citanterne de 5 Aktier og udtalte ved denne Lejlighed: „Der er ikke andre ved Bristolkanalen, der er interesserede i vort Selskab". Citanterne afsendte derefter under 14 April som Betaling for Aktierne 2 500 Kr., idet de paany udtrykkelig slog fast, at de sendte Beløbet, idet som det hedder i Skrivelsen „vi bemærke, at — — — ingen anden Mægler ved Bristolkanalen vil være med" i Selskabet.

Citanterne kom ikke til at slutte nogen Fragt for „Broholm", idet denne Damper trods Løftet i Skrivelsen af 30 Marts blev dirigeret andetsteds hen, og de havde overhovedet ikke faaet nogen Lejlighed til nogen Fragtslutninger eller andre Forretninger for Selskabet. Citanterne udtalte gentagende Gange over for Firmaet Johnsen & Jespersen deres Misfornøjelse herover, og da de senere — i December 1904 — erfarede, at en anden Dampskibsselskabet Steam tilhørende Damper „Katholm" havde været i Cardiff, og at den korresponderende Rheder O. C. Johnsen, der ogsaa havde været derovre, dels havde givet et Par andre Firmaer i Cardiff Aktier i Selskabet og dels uden at henvende sig til Citanterne havde ladet et af disse Firmaer afslutte Befragtningskontrakt for „Katholm", ansaa de sig i den Grad brøstholdne, at de maatte være berettigede til at fordre Aktietegningens Tilbagegang. Efter paa en Forespørgsel til Dampskibsselskabet Steam om Sagen at have faaet det Svar, at det ikke vedkom Citanterne, at der var tilbudt andre Firmaer paa deres Plads Aktier i Selskabets Baade, og at Selskabet frabad sig al videre Korrespondance med dem, have Citanterne anlagt nærværende Sag, hvorunder de under Paaberaabelse af, at de maa anse de Forudsætninger, under hvilke de have indgaaet paa at tegne Aktier i Selskabet, for bristede, have paastaaet saavel Dampskibsselskabet Steam som Handelsfirmaet Johnsen & Jespersen, der i sin Tid formaaede dem til at tegne Aktierne, tilpligtet in solidum til mod Tilbagelevering af Aktierne med Kupons fra 1904 at betale dem disse Aktiers Paalydende 2 500 Kr. med Renter 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 7 Februar d. A. og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte have erkendt, at der ikke i den siden Aktietegningen forløbne Tid er givet Citanterne Lejlighed til at afslutte nogen Fragtkontrakt eller gøre nogen andre Forretninger for Selskabet, de have erkendt, at Selskabets Damper „Katholm" har været i Cardiff og at en anden derboende Mægler har afsluttet Fragtkontrakt for denne Damper, samt at der af andre Mæglere i Cardiff er tegnet Aktier i Selskabet. De have forklaret, at disse Aktier først er tegnede efter det Tidspunkt, da de tilskrev Citanterne, at der ikke var andre ved Bristolkanalen, som vare interesserede i Selskabet, men de have ikke villet efterkomme en Provokation fra Citanternes Side om at oplyse, hvilke Mæglere ved Bristol Kanalen, der ere eller have været Aktionærer i Selskabet eller have haft Forretninger for Selskabet, eller naar saadanne Mæglere ere blevne Aktionærer eller have haft Forret-

ninger. De Indstævnte have under den mundtlige Procedure navnlig gjort gældende, at de ikke kunne anse de Forudsætninger, som efter Citanternes Fremstilling har været bestemmende for deres Aktietegning for bindende i den Forstand, at Aktietegningen kan gaa tilbage, naar de briste. De have i saa Henseende navnlig henvist til den Usikkerhed, der vilde blive Følgen af, at ethvert Brud paa en saadan Forudsætning skulde kunne virke opløsende paa en mulig mange Aar tidligere sket Aktietegning. De have som Grund til, at den korresponderende Rheder henvendte sig til en anden om Fragtslutningen for „Katholm" angivet, at de var krænkede over den Tone, Citanterne allerede da havde anslaaet i deres Breve, og de have derhos gjort gældende, at Fortrinsretten med Hensyn til Fragtslutninger kun skulde gælde Damperen „Broholm", som af Grunde Forholdet til Citanterne uvedkommende havde været anvendt i andre Farter lige siden Citanternes Aktietegning. Med Hensyn til Antagelsen af andre Mæglere ved Bristol Kanalen som Aktionærer havde de gjort gældende, at de aldrig have paataget sig nogen Forpligtelse i saa Henseende over for Citanterne for Fremtiden. De have derfor paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Da imidlertid Aktietegningen fra Citanternes Side efter Udtrykkene i de foran citerede Skrivelser findes at maatte betragtes som sket paa tvende udtrykkelig udtalte Betingelser, nemlig dels den Citanterne lovede Fortrinsret med Hensyn til Fragtslutninger — en Fortrinsret, som efter det foreliggende maa anses at gælde alle Selskabets Skibe — dels den af Citanterne som en Forudsætning for Aktietegningen gentagende pointerede Fordring om, at ingen andre Mæglere ved Bristol Kanalen maatte blive interesseret i Selskabet, og da begge disse Betingelser findes misligholdte saa snart efter Aktietegningen, at det efter det foreliggende end ikke kan ses, at de Indstævnte Firmaer have gjort noget for at overholde dem, findes der at maatte give Citanterne Medhold i deres Paastand paa, at Aktietegningen gaar tilbage. Efter Proceduren findes der derhos intet til Hinder for, at begge de Indstævnte Firmaer in solidum tilpligtes at tilbagebetale det for Aktierne betalte Beløb.

Der er af Citanterne hævet Udbytte af de tegnede Aktier for Aaret 1903 med 4 % af Aktiekapitalen, medens der intet Udbytte er udbetalt for Aaret 1904. Efter Proceduren findes der hverken Anledning til at tilpligte Citanterne at tilbagebetale det hævede Udbytte eller de Indstævnte at betale Citanterne Erstat-

ning for Afsavn af Kapitalen for Tiden indtil Stævningens Dato, hvorimod de fra denne Dato findes at maatte svare Rente af Kapitalen med 5 % aarlig.

Sagens Omkostninger findes de Indstævnte Firmaer at maatte betale til Citanterne med 100 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Handelsfirmaet Johnsen & Jespersen ved dets Indehaver O. C. Johnsen bør en for begge og begge for en mod Tilbagelevering af de foran ommeldte 5 Stkr. Aktier i fornævnte Dampskibsselskab med Koupons for 1904 betale Citanterne: Skibsmæglerfirmaet C. Schroeter & Co. i Cardiff 2 500 Kr. med Renter 5 % aarlig fra den 7 Februar d. A. og Sagens Omkostninger med 100 Kr.

At efterkommes under Adfærd efter Loven inden 8 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse.

Indhold: 61. Lumpsumfragter. — 62. Se- og Handelsretten i Kobenhavn: Kaptajn Stenkil Mårtensson af Skillinge mod Firmaet J. Lütken Frigast & Co. af Nykøbing p. F. — 63. Se- og Handelsretten i Kobenhavn: Skibsmæglerfirmaet C. Schroeter & Co., Cardiff, mod Handelsfirmaet Johnsen & Jespersen ved dets Indehaver O. C. Johnsen og Dampskibsselskabet Steam ved dets korresponderende Rheder O. C. Johnsen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Iantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 21	Aargang VI	1905

64.

Ansvar for Tvangslodsens Feil.

I en Dom, som nylig afsagdes ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, S/S „Willie" mod S/S „Vesterhavet", optaget som No. 54 i denne Aargang, udtalte Retten med Hensyn til Rederens Ansvar for Tvangslodsens Feil, at der herom gjælder andre Regler i Sverige end i Danmark, og da Rederen efter svensk Ret ikke hefter for Tvangslodsens Feil, vil det altsaa sige, at Sø- og Handelsretten har udtalt sig for, at Rederen efter dansk Lov er ansvarlig for Tvangslodsens Feil. Dette er forsaavidt ikke mærkeligt, som det stemmer med, hvad der herom er udtalt i Motiverne baade til den danske og norske Sølov, ligesom ogsaa de to første søretlige Autoriteter i Norge og Danmark, Professorerne *Platou* og *Bentzon* begge i sine Værker har udtalt sig i samme Retning, se Platou's Forelæsninger over norsk Søret S. 29 [1]) og Bentzon: Den danske Søret, S. 426—428.

[1]) Naar Professor *Platou* her udtaler, at Rederen efter engelsk Lov ikke

Under disse Omstændigheder kunde det synes dristigt at gjøre sig til Talsmand for en anden Opatning, men jeg vover alligevel Forsøget med den Tillidsfuldhed, som det altid giver at være i godt Selskab; thi ikke alene den svenske men ogsaa den engelske og den tyske Lov, fritager Rederen for Ansvar, naar Skaden skyldes Tvangslodsens Forseelse.

Saalænge Spørgsmaalet er om Ansvar for Godset, som befinder sig ombord i det Skib, der seiler under Kommando af en Tvangslods, har det, eller burde det ialfald ikke have nogen videre praktisk Interesse, fordi der ikke bør findes nogen Kontrakt uden en saa fuldstændig Forsømmeligheds Klausul (negligence clause), at Rederen fritages for Ansvar for alle Lodsens Feil. Skulde det hænde, at Rederen har forsømt at dække sig ved en saadan Klausul, vil Spørgsmaalet om hans Ansvar overfor Ladningseierne afhænge af, om Tvangslodsen kan siges at udføre Arbeide i Skibets Tjeneste. Er dette Tilfældet, vil Rederen ogsaa være ansvarlig for Følgerne af Tvangslodsens Forseelser; men i modsat Fald vil han kun være det, naar det ikke har staaet i Skippers eller Mandskabs Magt at afværge Skaden, jfr. § 142 [1]).

---

er ansvarlig for Sammenstød, dersom Skibet har Tvangslods ombord, er dette urigtigt. Rederen er efter engelsk som efter tysk Ret kun ansvarsfri, naar det alene er Tvangslodsen, som er Skyld i Sammenstødet. Engelsk og tysk Ret er enige om at fordre, at Besætningen maa have gjort sin Pligt. Naar *Platou* samme Sted siger, at Rederen efter alle andre Landes Ret svarer for Tvangslodsens Feil, er dette ikke stemmende med det virkelige Forhold; det gjælder f. Ex. ikke i Sverige, vistnok heller ikke i Portugal, se *F. W. Raikes:* The maritime Codes of Spain and Portugal, Side 190. Amerikansk Lov er tvivlsom, se *Parsons* on maritime law, I. Side 486, ligesaa italiensk Lov, se *F. W. Raikes:* The maritime Codes of Italy, Side 174—175.

[1]) Skjønt Reglerne om Rederens Ansvar overfor Befragter og Ladningseier rettest hører hjemme i § 142, idet § 8 alene burde fastslaa, at saadant Ansvar, naar det skyldes Forsømmelse af nogen, der er i Rederens Tjeneste, er begrænset til Skib og Fragt, fastslaar den nævnte Paragraf, ikke alene, at saadant Ansvar er begrænset, men bestemmer tillige, at Ansvar ogsaa overfor Befragter og Ladningseier indtræder naar der tilføres dem Skade ved Folkenes Forseelser i Tjenesten. Paa den Maade faar vi ikke mindre end tre almindelige Bestemmelser om dette Ansvar, nemlig § 7, andet Punktum, der alene nævner Skipperen, § 142, der taler om Skipper og Mandskab og § 8, der nævner Skipper, Mandskab og andre, der udfører Arbeide i Skibets Tjeneste! Logisk og sammenhængende er denne Opstilling af Reglerne ikke.

Sin største praktiske Betydning har Spørgsmaalet i Kollisionstilfælde, altsaa med Hensyn til Tredjemand, overfor hvem Ansvaret ikke grunder sig paa Kontrakt. Ogsaa her afhænger dets Besvarelse af, om Tvangslodsen kan siges at udføre Arbeide i Skibets Tjeneste.

Ved en Tvangslods forstaaes her en Lods, som Skibets Fører under Strafansvar er forpligtet til at tage ombord og overgive Kommandoen. Det Offentliges Interesse i, at Trafiken i visse stærkt befarede og snævre Farvande foregaar trygt og uforstyrret, kan være saa fremtrædende, at man finder en saadan Ordning nødvendig. Tvangslodsen er altsaa ombord for at varetage det Offentliges Interesser. Han udfører sit Arbeide i det Offentliges og ikke i Skibets Tjeneste; thi ingen kan træde i min Tjeneste uden at være engageret af mig eller af nogen, hvem jeg har bemyndiget til at engagere ham paa mine Vegne. Det er muligt, at Skipperen er saa velkjendt i Farvandet, at han anser det ganske ufornødent at søge Bistand udefra, og hvem vil da driste sig til paastaa, at den Lods, som de offenlige Myndigheder mod Skipperens Ønske og Vilje sender ombord og giver Kommandoen, at han arbeider i Skibets Tjeneste? Det vilde være som at paastaa, at f. Ex. en Embedsmand, der paa det Offentliges Vegne skal gjennemgaa og godkjende Skuespil, inden de tillades offentlig opførte, at han staar i Teatrets Tjeneste, selvom maaske Teatret tvinges til at betale ham for hans Arbeide. Hvis man indrømmer, at ingen kan udføre Arbeide i en andens Tjeneste uden at være engageret dertil af vedkommende selv eller hans Befuldmægtigede, har man jo i Virkeligheden ogsaa indrømmet, at Rederen intet Ansvar kan have for Tvangslodsens Forseelser. Videre Bevis udfordres ikke, men det kan alligevel have sin Interesse at undersøge lidt nærmere, hvilken Værdi de Argumenter har, som er fremsat for en modsat Opfatning.

De danske Motiver siger (S. 10): „at der turde være den almindelige Retsopfattelse, ikke blot i Danmark og Norge, men hos de fleste søfarende Nationer, at det ikke er tilstrækkelig Grund til at gjøre en speciel Undtagelse fra Hovedreglen for Tvangslodsers Vedkommende“ — hvortil er at bemærke, at mulig de

fleste, men ialfald ikke de største søfarende Nationer deler dette Syn paa Sagen, og dernæst at der slet ikke er Tale om at gjøre en speciel Undtagelse fra Hovedreglen men tvertimod til at udvide denne, saaledes at Rederen ogsaa bliver ansvarlig for Tvangslodsen, skjøndt denne *ikke* udfører Arbeidet i Skibets Tjeneste. Det anføres videre i de danske Motiver, at en engelsk Lovkomité fra 1888 vedrørende Lodsvæsenet udtalte, at „Reglen om Rederens Fritagelse for Ansvar for Tvangslodsens Feil ikke lader sig forsvare, den er en Fare for Liv og Eiendom paa Søen". Beklageligvis har jeg ikke denne Komités Rapport for mig, og kan saaledes ikke kontrollere Rigtigheden af dette Citat. Imidlertid er de danske Motiver udarbeidede med en saa gjennemført Omhu, at man ikke bør tvivle om, at Citatet er helt korrekt, saa meget mindre som det lyder omtrent ligedan i de norske Motiver, men da bliver unegtelig denne Udtalelse ganske uforstaaelig; thi hvilken Forbindelse kan Rederens Fritagelse for Ansvar for Tvangslodsens Forseelser have med Fare for Liv og Eiendom paa Søen? Man maa antage, at Komitéen har havt til Disposition en Statistik, ifølge hvilken mange Menneskeliv og megen Eiendom er gaaet tabt paa Søen ved Feil fra Tvangslodsers Side; thi en saadan Udtalelse af en offentlig Komité maa jo være begrundet paa Kjendsgjerninger og ikke paa Gisninger. Men hvis saa er Tilfældet, i hvilken Forbindelse sættes da disse Ulykker med Rederens Fritagelse for Ansvar? Det maa jo antagelig være Lodsernes Uduelighed og ikke Redernes Ansvarsfrihed, der er Ulykkernes Aarsag, og denne maa da fjernes enten ved at forsøge paa at faa mere duelige Lodser eller ved at lade Skipperen selv faa Kommandoen. Saa anføres det videre i de danske Motiver, at det „neppe vilde være forsvarligt at lade et ved Fejl fra et andet Skibs Side paasejlet Skibs Ret til at forlange Erstatning for den derved forvoldte Skade i Virkeligheden være afhængig af, om det paasejlende Skib var under Kommando af Tvangslods eller af en af Skipperen antagen Lods eller af Skipperen selv; thi den Udvej at henvise den skadelidende til at søge Erstatning hos selve Tvangslodsen, vil naturligvis i de allerfærreste Tilfælde have nogen praktisk Betydning".

Jeg indrømmer dette sidste, men ingenlunde det første. Det vil f. Ex. ogsaa have liden praktisk Betydning at henvise den Skadelidte til at søge sin Regres hos de høiere Magter, der ved en Storm driver et Skib ned paa hans Skib og forvolder det Skade, og dog vilde jeg ikke af den Grund anse det forsvarligt at forpligte det drivende Skibs Reder til at erstatte Skaden paa det andet Skib.

De norske Motiver fremfører, saavidt jeg kan se, ikke noget direkte Argument for Rederens Ansvar ogsaa for Tvangslodsens Feil — de betragter nærmest Spørgsmaalet som uden praktisk Interesse for Norge, fordi man der, ligesaalidt som i Danmark og Sverige, kjender Tvangslodser i den ovenfor angivne Forstand. Det fremgaar imidlertid klart af Motiverne, at man har den samme Opfatning af norsk Rets Stilling til dette Spørgsmaal som den, der for dansk Rets Vedkommende forsvares i de danske Motiver. Et Argument anføres der mod at ophæve Redernes Ansvar for Lodsers Feil i Almindelighed, og da dette Argument ogsaa kan anvendes mod Rederens Ansvarsfrihed for Tvangslodsens Feil, kan der være Grund til at gaa lidt nærmere ind paa det. Argumentet vil man finde Side 26 og det lyder saaledes: „En Regel gaaende ud paa, at Rederiet skulde være fri for Ansvar, dersom der har været Lods ombord, vilde desuden ofte føre til stødende Resultater og til vanskelige Komplikationer; hvorledes skulde f. Ex. det Tilfælde løses, at der ved Sammenstød findes Feil paa begge Sider, mindre paa den ene Side, hvor der ikke har været Lods ombord, større paa den anden Side, hvor der har været Lods ombord, og det viser sig, at Lodsen har begaaet Feilen? og vilde der være nogen Mening i dette, at det uskyldig lidende Skib skulde bære sit Tab uden Erstatning, naar det skadegjørende Skib var kommanderet af en Lods, altsaa naar der var præsumptiv størst Kyndighed ombord til dets Manøvrering?“

Hertil vil jeg bemærke, at det forekommer mig, at Rederens Ansvarsfrihed for Tvangslodsens Feil saa langt fra fører til Komplikationer at den tvertimod bidrager til at forhindre dem, uden at jeg dog vil benytte dette som et Argument til Fordel for den her forsvarede Anskuelse. Den omtalte Komplikation løses paa føl-

gende særdeles simple Maade: Den Reder, hvis Skib ikke har Tvangslods ombord, men som ogsaa har sin Andel (om end den mindste) i Skylden for Sammenstødet, erstatter Rederen af Skibet med Tvangslods al den Skade, sidstnævnte Skib har lidt. Den Regres, han mulig maatte have herfor og for noget af sin egen Skade, søger han hos Tvangslodsen, hvis han ser sin Fordel derved. Da han sikkert sjeldent eller aldrig vil se sin Fordel derved, vil man forstaa, at Sagen er særdeles lidet kompliceret, og vilde være det meget mere, hvis begge Redere havde Ansvar efter § 220, andet Stykke. Der er ganske vist ikke nogen Mening i, at det uskyldig lidende Skib skal bære sit Tab uden Erstatning, men hvor intet er, har Keiseren tabt sin Ret, og føler man sin Retsfølelse krænket, hvad der, som sagt, kan være meget rimeligt, er det ikke den ganske uskyldige og magtesløse Reder af det andet Skib, men Statsmyndighederne, man bør adressere sin Harme til; de burde visselig ikke være fritagne for Ansvar, naar Tvangslodserne ved Skjødesløshed volder Ulykker. I enkelte Lande, som Italien, Portugal og Rusland, kan man holde sig til visse Lodsfonds eller til de lokale Autoriteter. Trinity House Lodser maa stille Garanti for £ 100, hvortil man altsaa kan holde sig, men det forslaar jo ikke meget.

Endelig fremfører Professor *Bentzon* i sit Værk om Søretten (Side 428) nogle Argumenter til Fordel for Rederens Ansvar for Tvangslodsen. Efter hvad der er fremsat i det foregaaende, finder jeg kun Grund til at beskjæftige mig med følgende:

1. „Tvangslodsen vil være i høi Grad tilbøielig til at give efter for Skipperens Krav med Hensyn til Seiladsen".

Uden et indgaaende personligt Kjendskab til Lodserne er det umuligt at have nogen Mening om denne rent psykologiske Side af Spørgsmaalet. Jeg skulde dog være tilbøielig til at tro, at det er overmaade vanskeligt at sige noget almindeligt om Tvangslodserne i den nævnte Retning. Jeg antager, at en Tvangslods med en stærk Karakter og en udviklet Ansvarsfølelse som Regel ikke vil føle sig fristet til at give efter for en paatrængende Skipper, der stiller Fordringer med Hensyn til Navi-

gationen, som Lodsen med sit mere indgaaende Kjendskab til Farvandet maa anse det uforsvarligt at imødekomme. Paa den anden Side kan jeg godt tænke mig, at en paagaaende Skibsfører kan overtale en mindre karakterfast Lods til at lytte til hans Raad, hvor han ikke skulde gjøre det, men, som sagt, hele denne Side af Sagen er mig for fremmed, til at jeg tør indlade mig nærmere derpaa; jeg maa overlade til Tvangslodserne selv at protestere.

2. „Der er den samme Trang til at interessere Skipperen i at passe paa ham som med Hensyn til enhver anden Lods; thi selvom han kaldes det Offentliges Bestillingsmand, virker han dog praktisk talt, ligesom andre Lodser, væsentligst i Skibets Interesser".

Naar Statsmyndighederne i det Offentliges Interesse til Betryggelse af Trafikens Sikkerhed finder det nødvendigt at sende en Mand ombord, der tager Kommandoen fra Skipperen i alt, hvad der angaar Skibets Navigation gjennem det betræffende Farvand, indser jeg ikke, der kan være nogen Trang til at interessere Skipperen i at passe paa ham. Situationen kan naturligvis være en saadan, hvor Skipperen har baade Ret og Pligt til at skride ind, f. Ex. naar Lodsen viser sig at være drukken, men udenfor saadanne extraordinære Forhold forekommer det mig at være meningsløst, om det Offentlige vilde vise sin Interesse for Opretholdelse af Orden og Sikkerhed i Trafiken ved at sende en lokalkjendt særlig kyndig og ansvarlig Navigatør ombord og samtidig interessere Skipperen i at passe paa ham.

Jeg benægter bestemt, at Tvangslodsen væsentligst virker i Skibets Interesser. Det ligger i hans Stilling og Myndighed, at han væsentligst, og undertiden udelukkende, virker i det Offentliges Interesser. Skipperen maa have Ret til at frabede sig ukaldet Indblanding i Skibets Affærer, saalænge ikke det Offentliges Interesser kræver det.

3. „Endelig kan det ofte være et meget tvivlsomt Spørgsmaal, om den Lods, som har været brugt i det fremmede Land, virkelig har været en Tvangslods i den nævnte egentlige Forstand; men det er altid i Søretten af særlig Interesse at have klare Retsforhold".

Hertil vil jeg svare, at saadan Tvivl vistnok ikke vil opstaa hyppigt, og at det ialfald kun er en stakket Trøst for den, der ruineres ved Uretfærdighed, at der er vundet Klarhed derved.

Det oprindelige Udkast til den svenske Sølovs § 8 var redigeret omtrent paa samme Maade som det tilsvarende norske og danske, men paa Forslag af Høiesteret tilføiede man Ordene: „på grund af redares eller befälhafvares uppdrag", netop for derved at udelukke Tvangslodser, som jo ikke udfører Arbeide ombord paa Skippers eller Reders Opfordring. Høiesteret udtalte herom, at „allt skäl saknades att ålägge redaren ansvarighet för skada, som vållades af personer, hvilkas biträde redaren eller befälhafvaren icke lagligen ägde afvisa". (I. Afzelius: Sjølagen, Side 23). Medens altsaa de danske og norske Motiver anser Rederens Ansvarsfrihed for Tvangslodsens Feil at være en Fare for Liv og Eiendom paa Søen, mener Sveriges Høiesteret, at „allt skäll saknas" til at paalægge Rederen saadant Ansvar; i den Grad kan de Lærde være uenige.

Den tyske Handelslovbog har i § 738 følgende Bestemmelse:

> Hat sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslootsen befunden und haben die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegende Pflichten erfüllt, so ist der Rheder des Schiffes von der Verantwortung für den Schaden frei, welcher durch den von dem Lootsen verschuldeten Zusammenstosz enstanden ist.

Hvad der her er udtalt om Sammenstød, gjælder paa samme Maade om enhver anden Skade, foraarsaget ved Tvangslodsens Forseelse, fordi Tvangslodsens Forseelse ikke antages at være begaaet under Udførelse af Arbeide i Skibets Tjeneste (Lewis: Das deutsche Seerecht I, Side 185).

Merchant Shipping Act, 1894 § 633 lyder saaledes:

> An owner or master of a ship shall not be answerable to any person whatever for any loss or damage occasioned by the fault or incapacity of any qualified pilot acting in charge of that ship within any district where the employment of a qualified pilot is compulsory by law.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn gaar i sin ovenfor nævnte Dom ud fra, at tysk Ret maatte anvendes, fordi det svenske Skib underkastede sig den tyske Handelslovbogs Bestemmelser ved at gaa ind i Kielerkanalen, en Argumentation, som synes at føre for vidt. I den svenske Høiesteretsdom $^{8}/_{8}$ „Norden" mod $^{8}/_{8}$ „Rosa" (optaget som No. 49, Side 253 i denne Aargang af Samlingen), som ogsaa stødte sammen i Kielerkanalen, frikjendtes Indstævnte under Henvisning til den svenske Sølovs § 8, saa at Høiesteret maa være gaaet ud fra, at svensk Ret var anvendelig i et saadant Tilfælde. Det hele Spørgsmaal om norsk og dansk Rets Stilling til Rederens Ansvar for Tvangslodsens Feil har overhovedet fortiden ingen praktisk Interesse, hvis man antager, at det er Loven paa Stedet for Sammenstødet, der kommer til Anvendelse. Mig forekommer det, at naar Flagets Ret er afgjørende for Spørgsmaalet om Ansvarets Udstrækning, og derom er der jo ikke megen Uenighed (naar undtages, at engelske Domstole altid anvender sin egen Lov i saa Henseende), saa er det mest konsekvent ogsaa at afgjøre Spørgsmaalet om Ansvarets Indtræden efter Flagets Ret og herfor taler ogsaa, at en Domstol bør anvende den „bedste Ret" (nemlig sit eget Lands Ret), *hvor der ikke er særlige Grunde for at anvende fremmed Ret.* Saadan særlig Grund foreligger, naar Rederen er ansvarlig efter Flagets Ret, men uansvarlig efter Kollisionsstedets Ret, idet man nemlig maa anse det betænkeligt at skille Bestemmelsen om Tvangslodsning fra de Retsvirkninger, som ved den fremmede Lov er knyttede dertil. De engelske Domstole frikjender Rederen, selvom Sammenstødet er skeet i fremmed Farvand, efter hvis Ret Rederen hefter for Tvangslodsens Feil. Professor *Platou* oplyser (Side 29), at dette beror paa en „Misforstaaelse af den internationale Privatrets Funktion". Var det rigtigt, at den internationale Privatrets Grundsætninger i et saadant Tilfælde krævede Anvendelse af fremmed Ret, vilde en saadan Misforstaaelse foreligge, men Forholdet er sikkert det, at de engelske Domstole ikke er enige i, at den „internationale Privatret" fordrer Anvendelse af fremmed Ret under saadanne Forhold.

Som en afsluttende Bemærkning vil jeg kun tilføie, at Rederne

neppe har nogen større Interesse i, om dette Spørgsmaal af Lovgivningen afgjøres paa den ene eller den anden Maade, hvorfor de rimeligvis heller intet kan have at indvende imod Art. 5. i Brüsseler Konventionens Udkast (se *Kristen Johanssen's* Artikel i Samlingens indeværende Aargang Side 115). Mod Ansvaret overfor det overseilede Skib og Eierne af dets Ladning er Rederen som Regel dækket ved Assurance, og det samme gjælder for Dampskibenes Vedkommende med Hensyn til Ansvaret overfor egen Ladnings Eiere. Men heller ikke Assurandørerne har nogen økonomisk Interesse i Spørgsmaalets Afgjørelse *i Almindelighed;* thi om de bliver ansvarlige den ene Gang for Følgerne af Tvangslodsens Feil, kan de maaske næste Gang gjøre Regres gjældende under Paaberaabelse af den Ansvarsregel, der ramte dem første Gang.

J. J.

65.

Trondhjems Sjøret, den 18 Mai 1905.

Aalesunds Havnestyre
(Overretssagfører Bull, Aalesund)

mod

Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab
(Advokat Odd Klingenberg, Trondhjem).

Dampskibet „Trondhjem" støder mod en Kai i Aalesund og ramponerer denne, men Rederiet ansees ikke ansvarligt for Skaden, fordi denne maatte antages at være foraarsaget ved et hændeligt Uheld.

Om Aftenen den 31 Januar 1903 blev det nordvestre Hjørne af den under Aalesunds Havnestyre hørende Dampskibskai i Aalesund ramponeret af det nordenfra i Rute ankommende Dampskib „Trondhjem", hvis Rederi er Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab.

Ved Sjøretsstævning af 5 November 1903 har Aalesunds Havnestyre i den Anledning sagsøgt Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab til Erstatning og har nedlagt saadan Paastand:

„1. At Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab som Rederi for Dampskibet „Trondhjem" tilpligtes at betale til Aalesunds Havnestyre principalt Kr. 912.40 eller subsidiært Erstatning enten efter Sjørettens eller andet Skjøn paa Indstævntes Bekostning, hvorpaa Sjøretten giver Anvisning, for den paa Aalesunds Kai af Dampskibet „Trondhjem" den 31 Januar 1903 forvoldte Skade — tilligemed lovlige Renter af tilkjendte Beløb og tilstrækkelige Sagsomkostninger.

2. At Aalesunds Havnestyre kjendes Sjøpantberettiget i Dampskibet „Trondhjem" med Tilbehør for de tilkjendte Beløb med Renter.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden for Citantskabets Tiltale og tilkjendt Sagsomkostninger eller i Afvisningstilfælde Kost og Tæring.

Citantskabet har under et i Aalesund optaget Sjøretstingsvidne ført 6 Vidner og fremlagt Afskrift af en af Fabrikeier Olaf Devold og Entreprenør August Meise, efter Opnævnelse af Byfogden i Aalesund, foretagen Takst over Skaden, hvilken de har takseret til Kr. 900.90. Devold og Meise har som Vidner edelig vedtaget Taksten. Skaden blev dem paavist af to Kaibetjente, hvoraf den ene var 2det Tingsvidne.

De øvrige af Citantskabet førte Vidner har forklaret i det Væsentlige følgende:

1ste Tingsvidne Kaibetjent Kristian Lauritz Strømsholm var tilstede paa Kaien, da den omhandlede Begivenhed fandt Sted. Kaiens Signallanterner var tændt. Signalstolpen paa sydvestre Kaihjørne viste grøn Lanterne paa Toppen og rød paa nordøstre Arm, hvilket betegner, at den ydre Halvpart af Kaiens Indside er klar. Stolpen paa det nordvestre Hjørne viste rødt, hvilket betegner, at Kaiens Vestside er optaget. Kaien var klar paa alle Sider til Anløb, men man lod Stolpen paa det nordøstre Hjørne vise rødt, fordi man under den stærke vestlige Vind vilde have Skibet til at anløbe Sydsiden. Vinden blæste friskt og vest sydvest med Byger, Strømmen stod indover fra Havet, Veiret var mørkt men sigtbart, og Vandet var voksende. „Trondhjem" kom fra Oksebaasen med Kurs ret mod Kaien. Skibet havde efter almindelige Omstændigheder at dømme for lav Kurs, idet Skibene, naar de skal til Kaiens Indside almindeligvis holder sig længere Vest; under de Paastødningsaftenen herskende Vind- og Strømforhold og i den letlastede Tilstand, som „Trondhjem" befandt sig, kom Kursen efter Vidnets Mening altfor lavt. Selv om det havde

været Skibets Mening at lægge til paa Vestsiden og gaa i Spring til Indsiden, kom det alligevel altfor lavt, forøvrigt havde det Hindringer mod en saadan Manøvre baade i den da herskende Storm og Strøm og i Signalerne, som viste at Vestsiden var uklar. Vidnet kom til, da Skibet kun var et Par Favne fra Bryggen, og han dømmer efter den Stilling, det da havde; Vidnet mærkede ikke da nogen stærk Byge, som bragte Skibet til at krænge. Angaaende Skaden forklarer Vidnet, at Stevnet stødte an i Fænderverket og rev dette løs paa Hjørnet og et Stykke af Vestsiden. Herved løsnede endel Stene i Muren, idet Fænderverket er fastboltet til disse. Ogsaa flere af de tilstødende Stene kom under dette ud af Stilling. Flere Stene ramlede ud i Sjøen straks, en blev hængende i sin Bolt. Flere af de kostbarere Dækselstene løsnede ogsaa og kom ud af Stilling, uden at dog nogen af disse ramlede ud i Sjøen. Cementdækket var i Strækning fra Dækselstenene sprukket. Fænderverket blev ved Paastødningen oprevet i en Længde af 2 à 3 Favne. Under den de følgende Dage herskende Storm og Sjøgang (Storveir) lod det sig ikke gjøre at reparere Skaden, saa Fænderverket blev hængende i den Tilstand det var efter Paastødningen. Stormen og Sjøen arbeidede herunder med det, saa Skaden blev større paa Fænderverket, som blev bortrevet paa omtrent Halvdelen af Vestsiden. Yderligere Skade paa Muren forvoldtes dog ikke i disse Dage. Efter Paastødningen var Kaihjørnet saa ødelagt, at man maatte afstænge det med Taug, idet saa mange Stene var løsnet, at man frygtede for, at Oversiden af Hjørnet skulde ramle ud.

2det Tingsvidne Kaibetjent Peder Viddal har forklaret, at han saa „Trondhjem" lige fra Oksebaasen. Skibet kom med Kurs ret mod Kaien. Før det stødte, kom en stærk Byge, som krængede Skibet over og drev det østover, uden at Vidnet dog lagde Mærke til hvormeget, Skibet var da saavidt erindres 1 à 2 Kabellængders Afstand fra Kaien, det stødte med Stevnet i Kaihjørnet og senere tog dets Anker fast i Kaien. Vidnet har forøvrigt forklaret sig overensstemmende med 1ste Vidne. Vidnet oplyser, at han har været Sjømand i ca. 23 Aar, deriblandt siden 1885 Navigatør og Skipper i 9 Aar, samt at 1ste Vidne har været Sjømand i ca. 40 Aar, deriblandt Styrmand og Skipper i ca. 20 Aar.

5te Tingsvidne Ole Jansen har forklaret, at Skibet, da Vidnet først fik se det, befandt sig omtrent midtveis mellem Oksebaasen og Kaien, lidt nærmere denne, med Kurs lige mod det nordvestre Kaihjørne, hvilken Kurs det ikke ændrede. Da det var en 5 à

6 Favne fra Kaihjørnet kom en stor Byge og noget efter stødte Skibet an i Kaihjørnet midt i dettes Runding. Efter Vidnets Mening var det Bygen, som hindrede Skibet i at komme forbi Kaihjørnet uden at støde an i dette; Skibets Kurs var dog, naar dets Hensigt var at lægge til paa Sydsiden, under Hensyn til det da herskende Veir og vestlige Vindretning altfor lav og dets Fart mod Kaien for stor. Vidnet har i 10 Aar været i Arbeide hos Expeditør for Det Bergenske Dampskibsselskab, Devold, hvor han som Underformand har havt rig Anledning til at iagttage, hvorledes Skibe bør lægge til ved Kaien.

6te Tingsvidne Edvard Tønnesen, som har faret med Seilskib i 22 Aar, deraf 3 Aar som 2den Styrmand, har forklaret, at „Trondhjem" kom med en Kurs, som pegte klar af det nordlige Kaihjørne, ligetil den befandt sig ca. 1/2 Kabellængde fra Kaien, da der pludselig indtraf en stærk Vindbyge, som drev Skibet ned i nævnte Kaihjørne. Det stødte an i Hjørnet med Bougen, men gled forbi, da Bagbords Anker greb fat og anrettede Skaden. Vidnet mener, at Skibet med større Fart skulde have klaret Bygen, ligesom det ogsaa — i Tilfælde det straks havde bakket — vilde have undgaaet Paastødningen. Hvis det skulde lægge an ved Kaiens Indside, burde det under de da herskende Veirforhold have holdt høiere til Luvart for Kaihjørnet end det gjorde — Vidnet udtaler, at hans Iagttagelse hviler paa et flygtigt Øiesyn.

Indstævnte har fremlagt Udskrift af Sjøforklaring, optaget i Bergen 2 Februar 1903. Det under Sjøforklaringen af „Trondhjem"s Kaptein fremlagte Journaluddrag, underskrevet af 1ste Styrmand A. Weidemann, hvortil Kapteinen har henholdt sig, lyder saaledes: „Afgik fra Molde Kl. 4 1/2 Eftermiddag. Vinden sydvestlig ujevn med skyet Luft var ved Aalesund Kl. 8 1/2 Eftermiddag. Signalerne paa Kaien viste for at gaa ind i Havnen og lægge til ved Kaiens ydre Halvdel. Der styredes for at gaa langs ved Kaiens Vestside saaledes at Vinden blev ret imod, for derefter ved Hjælp af Spring at komme rundt Kaiens sydvestre Hjørne og ind paa den bestemte Plads.

Tilstrækkelig Høide havdes for Kaiens nordøstlige Hjørne. Idet Skibet sagte gled forover og Bougen var forbi Kaihjørnet, faldt Vinden i med en haard Byge fra Vest, saa Skibet krængede stærkt over til Bagbord og mistede Styringen uagtet Roret laa haardt Bagbord.

Vinden i Forbindelse med Strøm, der til sine Tider løber

stærkt langs Kaien, drev Skibet med stor Fart ned mod denne. Fuld Fart agterover gaves i Maskinen, men forinden Skibet fik Fart agterover, stødte Bougen an i Kaien ret for bagbords Anker (Patentanker) med den Følge, at Træpuderne paa Kaihjørnet reves af og endel af Murværket forrykkedes. Ved Undersøgelse af Skibet viste det sig, at Ankeret havde slaaet Spræk i Brillen og Klysset, saaat endel Stykker kunde tages ud, samt at der var en liden Bule i Pladen under Klysset. Man gik straks igang med at slaa Kiler ind i Klysset rundt Ankeret og tætte Sprækkerne med Drev og Talg, for at Reisen kunde fortsættes. Skibet der denne Tur har ubetydelig Last inde, er meget let paa Vandet og vanskelig at manøvrere i Vind og Storm, men under daværende Omstændigheder saaes intet til Hinder hverken for Lodsen eller Kapteinen for at gaa ind til Kaien, paa ovenfor beskrevne Maade".

Under Sjøforklaringen har fast Kjendtmand Christian Sørensen, 2den Styrmand Sverre Lund og Matros Adolf Andersen, alle ombord i „Trondhjem", forklaret sig overensstemmende med Journaluddraget. Vidnerne er enige om, at Aarsagen til Uheldet var den Omstændighed, at just som man skulde lægge til, indtraf der en stærk Kastebyge med Vind fra Vest, som aldeles tog Kommandoen fra Skibet, der laa meget let paa Vandet og var vanskelig at manøvrere. Man havde taget gode Høider for Tillægning ved Kaien.

Under Sagen har Indstævnte ført fire Vidner, hvoriblandt de to under Sjøforklaringen afhørte Christian Sørensen og Sverre Lund.

1ste Kontravidne Styrmand paa „Trondhjem" Weidemann har forklaret, at han ved omhandlede Begivenhed havde Frivagt og befandt sig paa Trappen til øvre Dæk, saa han kunde nogenlunde se, hvad der foregik. „Trondhjem", som kom nordenfra, slog paa lang Afstand halv Fart senere Stop ca. 5 Minutter før Skibet naaede Bryggen. Skibet har lidt vanskelig for at bakke, saa man maa vise større Forsigtighed med det end med andre Skibe under Anløb af Kai, hvilken større Forsigtighed Vidnet antager her blev udvist, da man med andre Fartøier ikke pleier at stoppe før ca. 1 Minut før Kaiens Anløb. „Trondhjem" holdt paa Grund af de stærke Byger meget længere ud fra den skadede Kai end det i stille Veir vilde have gjort; Manøvren var den vanlige, som Skibe kommende nordenfra til Aalesund anvender under friskere Vind. Vidnet finder derfor, at der ikke er noget at bebreide Skibets Vedkommende i Anledning Paastødningen. Straks efter denne gik Vidnet op paa Kaien med en Lanterne

sammen med Lods E. Rasmussen for at bese den Molest Kaien maatte have taget ved Stødet. De fandt da, at to Stene i Kaien var rykket fra sin Plads, en tredie Sten paa Hjørnet saa urokket ud. Derhos var en Træpude trykket ind og knækket. Vidnet har siden seet Kaien under Reparation og i færdig Stand. Der er udført et Arbeide, som kun for en ubetydelig Del kan siges at vedkomme den ved Sammenstødet forvoldte Skade, saaledes er Dele af Kaien, som efter Stødet var ganske uskadt, udbedret og nyt Cementarbeide i stor Udstrækning udført.

2det Kontravidne Lods E. Rasmussen har forklaret sig overensstemmende med 1ste Kontravidne angaaende Undersøgelsen af Skaden paa Kaien straks efter Paastødningen; Vidnet kan dog ikke erindre om Lanternerne havdes med eller om det var det elektriske Lys paa Kaien, som oplyste Omgivelserne.

3die Kontravidne Christian Sørensen har, i Tillæg til sit under Sjøforklaringen afgivne Prov, videre forklaret, at Maskinen var stoppet mindst 5 Minutter, før Kaien naaedes. „Trondhjem" bakker daarligere end de fleste af Selskabets andre Skibe og man pleier derfor at stoppe saa tidligt. Skibet holdt usædvanligt langt ud fra den skadede Kai. Manøvren var forøvrigt den vanlige, som Skibe kommende nordfra til Aalesund anvendei under friskere Vind, og det er efter Vidnets Mening intet at bebreide Skibets Vedkommende i Anledning det passerede.

4de Vidne Sverre Lund har afgivet en Tillægsforklaring, der i det Væsentligste stemmer med 3die Kontravidnes.

Indstævnte har videre fremlagt en Erklæring fra Kapteinen paa Indstævntes Skib „Erling Jarl" angaaende de maritime Forhold ved Aalesunds Kai, der beskrives som meget vanskelige. Denne Erklæring er tiltraadt af 21 andre Kapteiner og 12 Lodser i Indstævntes eller Det Bergenske Dampskibsselskabs Tjeneste.

Citantskabet hævder, at Indstævnte maa være pligtig til at betale Erstatning for Skaden paa Kaien uden Hensyn til, om man ombord i „Trondhjem" kan siges at have manøvreret paa uforsigtig Maade eller ei ved omhandlede Anledning. Citantskabet mener imidlertid ved sine Vidner at have ført Bevis for, at Manøvreringen har været uforsigtig. De Prov, som er afgivet af Indstævntes Vidner, kan paa Grund af deres Stilling til Indstævnte og Ansættelse ombord i vedkommende Skib ikke tillægges nogen Vægt. At Forholdene ved Aalesunds Kai skulde være særlig vanskelige benægtes; var saa Tilfældet, maatte imidlertid de an-

løbende Skibe være pligtige til at vise en større Grad af Forsigtighed og Agtsomhed end den, som almindeligvis forlanges.

Indstævnte benægter, at der blev manøvreret paa feilagtig Maade og henviser herom til sine Vidner. Med disse samstemmer ogsaa Citantskabets Vidner i, at det var en pludselig Byge, som drev Skibet mod Kaien. Dette maa ansees som en ren Hændelse, som Indstævnte ikke kan gjøres ansvarlig for. Den Skade, som blev tilføiet, har forøvrigt, som det fremgaar af 1ste og 2det Kontravidnes Forklaringer, ikke paa langt nær været saa stor som antaget under den afholdte Taxtforretning, til hvilken Indstævnte ikke har været varslet. Paa Grund af Ombygning af Kaien, omfattende ogsaa det ramponerede Hjørne, har Skaden ingen Udgift forvoldt Citantskabet; og Citantskabet har da heller intet at kræve Erstatning for.

Retten bemærker, at Sjøfartsloven har Regler om Sammenstød mellem Fartøier derimod ikke om Skade paa Kai, Sjømærke, Fiskegarn o. s. v. og Civilrettens almindelige Regler kommer derfor til Anvendelse. Af disse følger, at Indstævnte ikke kan paalægges Erstatningsansvar, hvis Paastødningen ikke kan siges at skyldes Mangel paa Agtsomhed fra Skibets Side under Manøvreringen ved Anløbet, men maa betragtes som et hændeligt Uheld.

Som et saadant antager Retten, at Paastødningen maa ansees. Det er paa det rene, at Skibet ved en pludselig haard Byge blev drevet mod Kaien og efter de Forklaringer, som er afgivet af Indstævntes Vidner, har Manøvreringen været den sædvanlige med rimelig Hensyntagen til de forhaandenværende Veir- og Strømforhold. De skjønsmæssige Udtalelser angaaende Manøvreringen, som foreligger fra Citantskabets Vidner, finder Retten ikke at kunne tillægge nogen afgjørende Vægt; 1ste Tingsvidne kom først til, da Skibet var et Par Favne fra Bryggen. 5te Tingsvidne har aldrig været Sjømand, 6te Tingsvidnes Iagttagelser hviler paa et flygtigt Øiesyn, og for alle fire Vidners Vedkommende synes det mørke Veir at maatte have vanskeliggjort sikker Iagttagelse fra Land.

Indstævnte vil efter dette blive at frifinde for Citantskabets Tiltale. Sagsomkostningerne antages efter Sagens tvivlsomme Beskaffenhed at burde ophæves.

Rettens Formand bemærker, at Dom ikke tidligere har kunnet afsiges paa Grund af meget andet uopsætteligt Arbeide.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, bør for Citantskabet, Aalesunds Havnestyres Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Riddervold Smith.
Einar Dyblie. *Adolf Halseth.*

Indhold: 64. Ansvar for Tvangslodsens Feil. — 65. Trondhjems Sjørett: Aalesunds Havnestyre mod Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 22	Aargang VI	1905

66.

Norges Høiesteret, den 30 September 1905.

Dampskibet „Victor"s Rederi
(Advokat Platou ved Advokat Jens P. Heyerdahl)

mod

Hans Nilsen Voldstad og Andreas Olsen Medkile
(Overretssagfører Ludvig G. Wiese til Prøve).

Et Dampskib bortfragtes som Logisfartøi under Fiske med Forpligtelse til Slæbning af Notbaade for Befragternes Regning og Risiko. Under Forankring i Storm kom Skibet i Drift efterat begge Ankerkjættinger var sprunge og for at redde Skibet blev det nødvendigt at kaste Notbaadene los. Disses Eiere fordrede Erstatning for Tabet, men Rederiet frifindes ved Høiesteret i Henhold til den citerede Klausul.

Assessor *Motzfeldt:* Ved Dom afsagt den 19 December 1903 ved Senjens Sjøret, blev saaledes kjendt for Ret:

„De Indstævnte, Hans Nilsen Voldstad og Andreas Olsen Medkile, bør in solidum til Citantskabet, Dampskibet „Victor"s Rederi ved B. Stolt-Nielsen, Haugesund, betale 2 758 — to Tu-

sinde syv Hundrede femti og otte — Kroner med Fradrag af, hvad de Indstævnte hos Citantskabet efter rigtigt Dispacheopgjør tilkommer i Havarigrosse-Bidrag til Dækning af Tabet ved de den 7 Februar 1903 forliste Notbaade. Af Restbeløbet bør de Indstævnte in solidum betale Citantskabet 4 — fire — Procent aarlig Rente fra 11 April 1903, til Betaling sker. At efterkommes o. s. v."

Dommen er afsagt under Dissens, idet Rettens Formand voterede for et mere yderliggaaende Ansvar for Rederiet. Angaaende Sagens Sammenhæng henviser jeg til Dommens Præmisser. Dommen er af Rederiet indbragt for Høiesteret, hvor det har nedlagt saadan Paastand:

„At Kontraappellanterne, Hans Nilsen Voldstad og Andreas Olsen Medkile, tilpligtes in solidum til Hovedappellantskabet, Dampskibet „Victor"s Rederi, at betale 2 758 Kroner med 4 Procent Rente fra 11 April 1903 samt Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret".

Efter udtagen Kontraappelstævning har Hans Nilsen Voldstad og Andreas Olsen Medkile nedlagt saadan Paastand:

„Principalt: At Sjørettens Dom underkjendes, og at Kontraappellanterne frifindes for Hovedappellantskabets Tiltale.

Subsidiært: At Sjørettens Dom stadfæstes.

Samt i begge Tilfælde, at Hovedappellantskabet tilpligtes at betale Kontraappellanterne Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret".

Jeg kommer til et andet Resultat end Sjøretten.

Ved den mellem Parterne i December 1902 sluttede Kontrakt bortfragter Rederiet under Post 1 til Hans N. Voldstad og Andreas O. Medkile Fartøiet „Victor" som Logisfartøi under anstundende Vaarsildfiske og derefter under Søndmørsfisket for 4 à 5 fuldstændigt udrustede Notlag. Post 2 omhandler saa Fragten og Post 3 udtaler bl. a.: „For Befragterens Regning og Risiko pligter Skibet at slæbe nødvendige Notbaade sydover". Denne Klausul forstaar jeg saaledes, at der herved indrømmes Dampskibets Befragtere at benytte Skibet til Slæbning som anført. Men Ansvaret for Uheld som Slæbningen maatte medføre, har Rederiet fraskrevet sig, saa Befragterne selv maa bære Følgerne. Jeg mener, at Klausulen udelukker, at der for Uheld under Slæbningen kan paavæltes Rederiet Ansvar for andet end, hvad der godtgjøres at være

en Følge af Mangler ved Skibet selv eller at skyldes Feil eller Forsømmelse fra Skippers eller Mandskabs Side.

At der her er godtgjort at være Feil eller Mangler ved Skibet selv eller dets Udstyr, hvorpaa Befragterne ikke maatte være forberedt, kan jeg ikke medgive. Heller ikke finder jeg det godtgjort, at det indtrufne Uheld skyldes slet eller feilagtig Manøvrering fra Skipperens Side. I begge disse Henseender er jo ogsaa Sjøretten kommen til samme Resultat som jeg.

Spørgsmaalet bliver da alene, hvorvidt den forsætlige Loskastning af Baadene kan begrunde Ansvar for Rederiet. Jeg antager ikke dette. Loskastningen var nødvendiggjort ved Naturbegivenheder som Kapteinen ikke havde Ansvar for. Jeg finder det godtgjort, at *om* Loskastning ikke havde fundet Sted, vilde baade Baadene og Skibet have drevet i Land og høist sandsynlig adskillige af de ombord i Dampskibet værende ca. 70 Personer mistet Livet. Den truende Fare skrev sig fra, at Dampskibet havde Baadene paa Slæb, og jeg finder, at naar det da under disse Omstændigheder var nødvendigt for Kapteinen for at undgaa den nævnte truende Fare at kaste los og ophøre med Slæbningen, saa er dette et Uheld, der rammede Baadene under Slæbningen, som efter den nævnte Klausul i Kontrakten ikke kan paaføre Rederiet Ansvar. Da jeg har denne Opfatning af Klausulens Betydning, bliver det ikke nødvendigt for mig at indgaa paa Spørgsmaalet om, hvorvidt der ellers kunde være Grund til — som af Sjøretten gjort — under de foreliggende Omstændigheder analogisk at anvende Princípet om Havari-grosse.

Efter Omstændighederne finder jeg, at Befragterne maa erstatte Rederiet Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Jeg voterer for saadan

Konklusion:

Hans Nilsen Voldstad og Andreas Olsen Medkile bør, en for begge og begge for en, til Dampskibet „Victor"s Rederi betale 2 758 — to Tusinde syv Hundrede femti og otte — Kroner med 4 — fire — Procent aarlig Rente deraf fra den 11 April 1903, til Betaling sker, samt i Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret 600 — sex Hundrede — Kroner.

Extraordinær Assessor *Prydz:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Assessor *Blom*, Extraordinær Assessor *Skattebøl*, Assessor *Thoresen*, Extraordinær Assessor, Lagmand *Thinn* og Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretstævning af 11 irettefør 14 April 1903 har Citantskabet D/S „Victors" Rederi ved dets korresponderende Reder B. Stolt-Nielsen, sagsøgt Hans Nilsen Voldstad og Andreas Olsen Medkile og paastaaet dem tilpligtet at betale Kr. 2 758,00 med Renter og Sagsomkostninger.

De Indstævnte har afgivet Møde; efter Vidneførsel og Veksling af Indlæg er Sagen optaget til Doms med saadan Paastand fra de Indstævnte:

Principalt: At de Indstævnte frifindes for Citantskabets Tiltale i denne Sag og tilkjendes Sagens Omkostninger.

Subsidiært: At de Indstævnte tilpligtes til Citantskabet at betale Kr. 2 758,00 med Fradrag af, hvad de hos Citantskabet efter rigtigt Dispacheopgjør tilkommer i Havarigrossebidrag til Dækning af Tabet ved de forliste Notbaade, samt at de Indstævnte ogsaa i dette Tilfælde hos Citantskabet tilkjendes Sagens Omkostninger.

Ifølge Processkrifterne er Sagens Sammenhæng denne:

Ved Kontrakt af December 1902 bortfragtede B. Stolt-Nielsen som korresponderende Reder D/S „Victor" til de Indstævnte, Hans Nilsen Voldstad og Andreas Olsen Medkile, til Logisfartøi under indeværende Aars Vaarsildfiske og Sømmørfiske for 4 à 5 fuldstændig udrustede Notbrug. Efter Kontraktens Post 3 skulde „Victor" stilles til Befragternes Disposition paa Harstad „for Indlastning af Nøterne med Tilbehør samt nødvendige Mandskaber. For Befragternes Regning og Risiko pligtes Skibet at slæbe nødvendige Notbaade sydover."

Som Fragt var efter Kontraktens Post 2 betinget 30 % af al Bruttofangst: disse 30 % udgjør efter hvad Parterne er enige om, de paasøgte Kr. 2 758,00, der maa ansees erkjendt af de Indstævnte.

Under Turen sydover gik „Victor" den 6 Februar dette Aar fra Kristiansund med 5 Notbaade paa Slæb, kvitterede Lodsen ved Bua Kl. 5½ Eftermiddag og fortsatte sydover. Om hvad der videre passerede, indeholder Journaluddraget følgende:

— — — — — — — — — — — — — — — — —

„Kl. 12½ passeredes Valderhaug, det blaaste da en Storm S. V. med enkelte korte Regnsbøier, med sigtbart Veir. Gik under Aalesundslandet ved Stenvaagen for at ankre, men fandt det risikabelt for Baadenes Skyld, da Vinden var gaaet vestligere og satte en krap Sø op. Vi gik saa tilbage og ankrede op Valderhaug nordenom Pynten for begge Ankrene med Kjettingerne paa Tamp. Skibet svang op og ved Lodskud fandt vi agterud 35 Favne Vand, før vi fik Tid til at ankre Baadene op, fik vi en Stormbyge som lagde Skibet paa tvers over Styrbord, hvorved Ankrene gik efter, satte Maskinen igang for at holde Kommandoen paa Skibet og gik straks igang med at hive op Ankrene. Bagbords Anker først; da Ankeret var oppe observeredes S. B. Anker hang under paa Bagbords og med Indhivning af S. B. Kjetting og Klaring af Ankrene arbeidedes i ca. 2 Timer. Imidlertid holdtes Skibet manøvrerende frem og tilbage imellem Valderhauglandet—Oksebaasen og nordenom med stadig Landkjending; Ankrene blev klare og Kjettingerne overhaledes; vi laa sydover med Fyret paa Oksebaasen blankt, fuld Fart og Roret hart B. B., men kunde vi ikke paa Grund af en orkanagtig Stormbyge faa Skibet paa Vinden; det drev tvers nedover ad Læ til saa Fyret gik bort; i Kartet saa vi der var fra 32

ned til 21 Favne Vand ned under Skjærene, hvorfor vi lod gaa Styrbords Anker og stak ud hele Kjettingen, og Maskinen stoppedes. Saasnart Kjettingen begyndte at vise tvers, beordrede Bagbords Anker fældes, men før dette faldt, sprang Styrbords Kjetting og Baugen faldt af. Bagbord Anker fæltes af Kjettingen udstukket ligeledes paa Tamp, men saasnart der kom Kraft paa Kjettingen, sprang den ogsaa, hvorefter vi atter slog fuld Fart i Maskinen fremdeles med hart Bagbords Ror. Vi beordrede alle Notbaadene laaskastet, hvilket blev gjort, efterat Folkene, som var i Baadene, paa 2 Mand nær, som var i en af Andreas Olsens Baade, blev ombordbjerget i Dampskibet. Saasnart Baadene var slupne, begyndte Skibet at avancere forover". — — — — — —

Af de loskastede Notbaade sank de to ved Lyngholmen, de 3 andre drev iland paa søndre Bjørnodden. De to Mand, som var igjen i Baadene, da disse kastedes løs, havde bjerget sig op paa Lyngholmen, hvorfra de optoges den følgende Dag.

Den Skade, som Notbrugene saaledes led ved Baadforlisene, er af de Indstævnte opgjort til Kr. 2 758,00; herom skal Citantskabet have faaet Specifikation, og Opgjørets Rigtighed er ialfald ikke benegtet af Citantskabet.

Det er in confesso, at „Victor"s Kaptein for at bjerge Skibet beordrede Notbaadene kastet løs, og at dette blev gjort med den Følge, at Baadene forliste, saaledes som anført. „Victor" derimod bjergede sig. For Tabet ved Baadforliset paastaar de Indstævnte Erstatning hos Citantskabet.

De af de Indstævnte herfor paaberaabte Omstændigheder er følgende:

1. „Victor" burde gaaet op paa Stenvaagen eller paa Aalesunds Havn og ankret der eller — da den gik tilbage igjen — ialfald ankret paa Valderhaug, hvor der laa andre Slæb, istedetfor at gaa nordenom Pynten og ankre paa ukjendt Vand.

Efter 1, 2, 4 og 6 Kontravidnes Prov havde der efter deres Mening ikke været noget til Hinder for at ankre paa et af disse Steder, men efter 1 Hovedvidnes Forklaring var Vinden til Hinder, og efter Journaluddraget — vedtaget af 1 Hovedvidne, der har ført Journalen — vilde det have været risikabelt for Baadene. Da Kapteinen ifølge Befragtningskontraktens Post 7 er den, som har havt Myndigheden over Skibet, antages der ikke at kunne begrundes noget Ansvar for Rederiet paa den Omstændighed, at Kapteinen undlod at ankre paa nævnte Steder, men istedet gik nordover for at søge smulere Vand.

Ankringen nordenfor Pynten ved Valderhaug synes imidlertid at være foregaaet paa for dybt Vand, og efter 1, 2, 4 og 8 Kontravidne var dette Grunden til, at „Victor" her kom i Drift; men heller ikke dette antages at være en Omstændighed af saadan Beskaffenhed, at den kan tilregnes Kapteinen som Aarsag til det senere Haveri.

Efter de Oplysninger, som foreligger, synes det nærmest at maatte ansees som et Uheld at Ankrene blev uklare under Driften.

2. De Indstævnte mener, at „Victor" har været for daarligt Skib og havt for daarligt Udstyr til at paatage sig Slæbning.

Citantskabet siger, at „Victor" ikke var særlig egnet for Slæbning; Citantskabet kjendte til, hvad Risiko der under Slæbning kunde løbes med et Skib som „Victor" og var forberedt paa slemme Eventualiteter, hvorfor det tog sine Forholdsregler og fraskrev sig Ansvar. „Victor"s Fører har i en Skrivelse af $^{3}/_{5}$ 03, fremlagt $^{29}/_{6}$ 03, selv udtalt, at „Victor" var „ganske det modsatte" af, hvad man forstaar ved en Slæbebaad.

Citantskabet har derhos paastaaet, at de Indstævnte havde gammelt Kjendskab til Skibet, at det var „Victor", de Indstævnte vilde have, og at Skibet havde Udstyr, Fortøinings- og Forankringsredskaber i forsvarlig Stand efter Veritasbesigtigelse.

De Indstævnte har benegtet baade at have godtaget „Victor" som feilfri, at det var netop „Victor" de ønskede, og at de kjendte Skibet fra før; de havde intet Kjendskab til, at „Victor" manglede de for en Slæbebaad nødvendige Egenskaber.

Mod denne de Indstævntes Benegtelse har Citantskabet intet Bevis ført og altsaa ikke godtgjort sin foran refererede modsatte Paastand. Retten maa derfor gaa ud fra, at de Indstævntes Benegtelse er overensstemmende med det virkelige Forhold, og at de Indstævnte saaledes har været uvidende om „Victor"s Mangler som Slæbebaad, medens Citantskabet har været fuldt opmærksom paa den uden — som det synes — at have gjort de Indstævnte bekjendt med samme. Efter hvad man maa være berettiget til at slutte af Kaptein Torgersens ovennævnte Skrivelse, har „Victor" hverken været saa dybgaaende eller havt saa sterk Maskine, som en Slæbebaad almindelig antages at have. At Baaden af Citantskabet angives hovedsagelig at være bortleiet som „Lossement", medens Slæbningen var en Biomstændighed, finder ikke Retten at kunne lægge saa megen Vægt paa, eftersom Slæbningen ialfald for de Indstævnte maatte være af adskillig Betydning, og Citantskabet som anført, dog havde paataget sig Slæbningen med „Victor". Rettens Pluralitet (Sjøretsmedlemmerne) finder dog ikke, at det kan tilregnes Citantskabet som en Feil, at det har gjort de Indstævnte opmærksom paa de Betænkeligheder, Citantskabet havde, ved at lade „Victor" gaa med Slæb. Minoriteten (Formanden) kan efter Proceduren ikke komme fra, at Citantskabet burde gjort de Indstævnte opmærksom paa de omhandlede Betænkeligheder.

De Indstævntes Udtalelse om, at „Victor"s Ankerkjettinger var for daarlige, har en sterk Støtte i 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8 Kontravidnes Prov, hvorefter især Bagbords Kjetting skal have seet daarlig ud; til 1 Kontravidne skal endog Mandskabet have udtalt, at Fortøierne var daarlige. 1 Hovedvidne forklarer rigtignok, at Kjettingerne var tykke nok og ikke formeget slidte; men bortseet fra, at dette Vidne er enligt og hørte til Skibets faste Besætning, kan mærkes, at ogsaa Kapteinen, — kfr. 2, 3 og 5 Hovedvidnes Prov — ved at udtale sin Tvil, om Kjettingerne vilde have holdt, hvis han havde ankret ved Valderhaug, synes at have næret Mistillid til Kjettingerne. Nu er det vel saa, at Kontravidnernes Udtalelser kun er baseret paa et løst Skjøn, og at deres Bedømmelse derfor muligens kan være feilagtig; men for Retten stiller det sig idetmindste som tvilsomt, om ikke ialfald Bagbords Kjetting har været uforsvarlig, og at det var Grunden til, at den sprang.

3. Det er af de Indstevnte udtalt, at „Victor"s Kaptein var uden Øvelse og Erfaring i Slæbning, at hans Dispositioner Ulykkesnatten var feilagtige, og at han derved foraarsagede den lidte Skade. 1, 2, 4 og 6 Kontravidne har udtalt sig herom, men deres Udtalelser er fremkomne i al Almindelighed, ialfald finder ikke Retten, at der er ført Bevis for, at Kapteinens Manøvrering under de forhaandenværende Omstændigheder har været saa feilagtig, at derpaa kan begrundes noget Erstatningsansvar.

4. Saavel Principet om versio in rem som almindelige Retsgrundsæt-

ninger tilsiger, mener de Indstævnte, at de Indstævnte gives Erstatning for Baadene, som „Victor"s Kaptein forsætlig ofrede for at redde „Victor".

Citantskabet har benegtet Anvendeligheden af Principet om versio in rem under Paaberaabelse af Befragtningskontraktens Post 3 og med Bemerkning, at Baadene — om de ikke havde blevet kastet løs — alligevel vilde gaaet tabt; men for det sidste har Citantskabet ialfald ikke ført noget Bevis, medens Retten derimod ved 1, 2, 3, 4, 6, 7 og 8 Kontravidnes Prov maa anse det godtgjort, at Baadene — om de ikke havde blevet reddet helt eller uden Skade — ialfald vilde blevet reddet med mindre Tab end det, de Indstævnte nu led. De Indstævntes Paastand om efter almindelige Retsgrundsætninger at tilkomme Erstatning for Baadene sees ikke engang at være modsagt af Citantskabet.

Retten maa give de Indstævnte Medhold i, at en forsætlig Opofrelse af anden Mands Gods under Omstændigheder som de her omhandlede i Almindelighed maa medføre en Pligt til at betale Erstatning til Eierne af det opofrede, cfr. Straffelovens 7—5 jfr. 26—6 og Strandingslovens § 5. Citantskabet har imidlertid paaberaabt sig ikke alene — som ovenfor nævnt — Kontraktens Post 3, men ogsaa ment, at det var fra Notbaadene, at Faren kom, medens de Indstævnte lægger Skylden paa „Victor" og Fører. Efter det foran under No. 2 anførte skrev Faren sig ialfald efter Rettens Mening ligesaa meget fra „Victor" selv som fra Notbaadene, idet „Victor" har været for svag til at magte Slæbet.

Derhos maa der efter Rettens Mening lægges megen Vegt paa, at Citantskabet havde paataget sig at slæbe Lodsbaaden sydover, at Citantskabet i den omakkorderede Godtgjørelse havde betinget sig Vederlag ogsaa for Slæbningen, og at mulig Fare fra Baadene paa Grund af Storm og Sjø maatte være taget i Betragtning ved Kontraktens Indgaaelse. Under disse Omstændigheder kunde Faren fra Baadene ikke hjemle disses Opofrelse uden Erstatning, cfr. ogsaa Sjølovens § 142.

Klausulen „for Befragterne Regning og Risiko" i Kontraktens Post 3 kan efter den paaberaabte Høiesteretsdom (Retst. 1900 Side 177) ikke forstaaes bogstavelig; at Befragteren blot ved en saadan Klausul og under (?) Hensyn til hvad foran under No. 2 er anført, skulde fritages for Følgerne af Kapteinens forsætlige Handlinger, synes ganske uantageligt, kfr. ogsaa Sjølovens § 142. Ogsaa her maa der tages Hensyn til, hvad ovenfor er anført om Indgaaelsen af Kontrakten om Slæbningen og den Forpligtelse, Citantskabet derved havde paataget sig til at bringe Baadene frem.

5. Der har under Proceduren ogsaa været nævnt, at ved Havariet var Forudsætningen for Overenskomsten bristet, saa de Indstævnte kunde gaaet fra Kontrakten med den Følge, at Citantskabet ingen Fragt havde faaet. Herpaa finder Retten det ikke nødvendig at indlade sig, da Kontraktsforholdet i ethvert Fald faktisk er fortsat fra begge Parters Side ogsaa efter Havariet.

Søretten kommer saaledes til det Resultat, at de Indstævnte tilkommer Erstatning. Der har været procederet om, hvorvidt denne Erstatning skal bæres af Rederiet alene eller op- og afgjøres efter Reglerne om Havarigrosse, hvilket er benegtet af Citantskabet.

Rettens Pluralitet (Sjøretsmedlemmerne) finder, at Tilfældet efter Sjølovens § 187 gaar ind under Reglerne om Havarigrosse, og at de Indstævntes subsidiære Paastand forsaavidt maa tages tilfølge, idet Reglerne om Dækslast (Sjølovens § 190, 2) ikke antages analogisk at kunne anvendes paa Tilfældet.

Minoriteten (Formanden) kommer her til et andet Resultat.

Det er vistnok saa, at Skibet og de slæbte Baade her var i en fælles Fare, at det var for at frelse Skibet med Ladning ud af denne Fare, at Baadene opofredes, og at D/S „Victor" blev bjerget. Men da de havarerede Baade slæbtes bagefter Skibet og ikke havde sin Plads ombord i Skibet kan de ikke siges at have hørt til, hvad Sjøloven forstaar ved Ladning (indlastet Gods) cfr. Sjølovens §§ 110, 117, 123, 129, 203 og 208, 1.

Som Tilbehør til Skibet kan Baadene vel heller ikke betragtes, da de ikke hørte til Skibet som Appertinents til dette. At Nøterne var ombord i Skibet, og at Notbrugenes Baade *derved* skulde have faaet den fornødne fastere Tilknytning til Skibet som dettes Tilbehør, synes ikke at være antageligt. Cfr. ogsaa norsk Sjøforsikringsplan 1894 § 14 i. f.

Efter Sjølovens § 187 henregnes alle (andre) Opofrelser, der gjøres for at søge Frelse fra en Skib og Ladning truende Fare til Havarigrosse, og der kunde heri synes at ligge en Hjemmel for at lade Opofrelsen af Baadene in casu erstattes efter Reglerne om Havarigrosse. Imidlertid synes det af Sjøloven at fremgaa, at den Skade, som skal erstattes, maa være tilføiet enten Skibet eller Ladningen, kfr. saaledes Sjølovens §§ 187, 193, 203, 208, cfr. ogsaa York Antw. Regl. 1890 § 2. Men Minoriteten finder som anført ikke, at Baade paa Slæb kan henføres under Betegnelsen Ladning, og antager derfor, at Reglerne om Havarigrosse ikke er anvendelige paa Tilfældet.

Som anført er det af de Indstævnte antydet, at Erstatningen for Baadene analogisk kunde ansættes efter Havarigrossereglerne eller efter nogenlunde lignende Regler, og dette kunde synes at have meget for sig, eftersom Kapteinen ved Opofrelsen af Baadene vel maa antages at have handlet som Repræsentant for alle Interesser. Ombord i D/S „Victor" befandt sig Brugenes Nøter, der maa antages at have været af betydelig Værdi.

Indstævnte har imidlertid ikke anført noget, der kunde tjene til Holdepunkt ved Behandlingen af Spørgsmaalet om saadan Skadefordeling. I Paastanden er disse Antydninger ikke kommet frem, idet denne lyder principalt paa Frifindelse, subsidiært paa Betaling med Fradrag efter Dispacheopgjør, altsaa af Havarigrossekontribution.

Citantskabet har som før nævnt benegtet Havarigrossereglernes Anvendelighed og undladt at berøre Spørgsmaalet om mulig Skadefordeling paa anden Maade, skjønt det kunde synes at have været af Interesse for Citantskabet at faa mulige Erstatningsudlæg for Baadene fordelt. Naar Citantskabet ikke har inhereret nogen Paastand herom, maa Minoriteten gaa ud fra, at Citantskabet ikke har ønsket nogen Afgjørelse i denne Henseende.

Minoriteten anser sig derfor ved Proceduren afskaaret Adgang til at udtale noget om en Skadefordeling som den ovenfor antydede.

Efter dette er det altsaa Minoritetens Opfatning, at Tabet af Baadene skulde tilsvares af Citantskabet, og da Erstatnings- og Paastandsbeløbene efter Proceduren er lige store, skulde Indstævnte saaledes blive at frifinde.

67.

Kungl. Maj:ts dom, den 8 September 1905.

Vice Häradshöfdingen Edvard Sparre

mot

Firman Emil R. Boman.

Fartyg, hvars lasttillgångar under laga lossningstid hållas öppna för annat ändamål än lastens lossning, anses ej skyldigt utgifva ersättning för tullbevakning, som i anledning häraf på begäran af befälhafvaren anställts å fartyget.

Enligt § 33 mom. 2 i Tullstadgan skola under den tid af dygnet, då lossning ej förehafves, fartygets lasttillgångar vara låsta eller förseglade; och skall, om så nödigt anses, äfven bevakning å fartyget vara anställd. Enligt mom. 3 i samma paragraf åligger det skepparen att till bevakningspersonalen utgifva särskild ersättning med 25 öre för hvar timme, derest fartygets lasttillgångar äro af den beskaffenhet att de ej kunna låsas eller förseglas och särskild bevakning af sådan anledning måste i fartyget anställas.

Åtskilliga ångfartyg, nämligen „Atalanta“, „Nautilus“, „Cato“, „Bergsund“ och „Milo“, för hvilka firman Emil R. Boman är mäklare, hafva vid särskilda tillfällen under Juli, Augusti och September 1901 ankommit till Stockholm med gods från utrikes ort, destineradt dels till Stockholm och dels till andra inrikes hamnar. Under vistelsen i Stockholm hafva fartygen emellertid, sedan de utlossat det till Stockholm destinerade godset, intagit last af gods för befordran till annan ort. Under inlastningen af detta nya gods innehade fartygen tullpliktigt gods till annan inländsk hamn än Stockholm. För denna inlastning hafva fartygens lasttillgångar måst hållas öppna å tider, då sådant ej erfordrats för lossning och ha i anledning häraf åtskilliga tullvaktmästare på begäran af befälhafvarne varit förordnade att ombesörja särskild bevakning af fartygen.

Dessa tullvaktmästare ansågo sig i analogi med stadgandet i 33 § 3 mom. Tullstadgan vara berättigade till särskild godtgörelse härför. Sedan de å vice Häradshöfdingen Edvard Sparre öfverlåtit sin rätt i ifrågavarande hänseende, instämde Sparre till Stockholms Rådstufvurätt firman med yrkande om betalning för bevakningsarbetet med tillhopa 80 kronor 25 öre.

Firman har förklarat att, ehuru krafvet egentligen bort riktas mot rederierna för fartygen, firman såsom fartygens ombud åtoge sig den betalningsskyldighet, som lagligen kunde ifrågakomma.

Sparre ansåg bevakningsåtgärden vara att hänföra till extra arbete, hvarför 33 § 3 mom. Tullstadgan medgåfve särskild ersättning. Derest nämligen lasttillgångarna af en eller annan anledning behöfde hållas öppna, änskönt lossning ej påginge, måste, om tullpliktigt gods ännu funnes i lasten, särskild bevakning anordnas. Att nödgas lossa det till annan ort destinerade tullpliktiga godset i Stockholm, tullbehandla det och derefter åter inlasta det jemte öfrig last till annan ort borde för hvarje skeppare kännas vida mer betungande än att erlägga den ringa afgift, hvarmed följde befrielse från dylika åtgärder.

Firman bestred krafvet, enär bevakningsarbetet utförts å laga lossningstid d. v. s. den tid, hvarom i 32 § 1 mom. i Tullstadgan omförmäldes. 33 § 3 mom. ansåg firman i förevarande fall sakna tillämpning, då bevakningsarbetet icke egt rum på grund af beskaffenheten af fartygens lasttillgångar.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 25 Februari 1902:

Emedan i saken blifvit upplyst att — sedan förut nämnda ångfartyg, hvilka vid olika tillfällen under Juli, Augusti och September 1901 anländt till Stockholm med last, destinerad dels dit och dels till annan ort, utlossat den till Stockholm destinerade lasten — lasttillgångarne på begäran af viderbörande fartygsbefälhafvare hållits öppna för inlastning af gods till annan ort, samt att särskild bevakning af sådan anledning måst å fartygets anställas, hvilken bevakning ombesörjts af Tullvaktmästarne C. J. Sandblad, G. Svensson, E. Sandin, C. A. Runsten, C. Törnblom, G. A. Boman och C. G. Andersson;

ty och som enligt hvad Sparre, såsom efter öfverlåtelse innehafvare af nämnde tullvaktmästares rätt, i saken uppgifvit, berörda bevakning, derför Sparre fordrat betalning på grund af stadgandet i 33 § 3 mom. Tullstadgan, egt rum icke å öfvertid, utan å sådan tid, hvarom i 32 § 1 mom. af nämnda stadga förmältes;

men 33 § 3 mom. Tullstadgan afsåge kostnad för bevakning, som när fartyg vore under lossning, måste under den tid af dygnet, då lossning ej förehades, anställas å fartyget af den anledning att lasttillgångarna vore af den beskaffenhet, att de ej kunde låsas eller förseglas;

samt sistberörda stadgande förty icke vore å förevarande fall tillämpligt;

alltså och då vid sådant förhållande firman, hvilken åtagit sig den betalningsskyldighet, som uti ifrågavarande hänseende kunde åläggas fartygens rederier, icke kunde förpliktas att utgifva ersättning för den ifrågakomna af förbemälte tullvaktmästare ombesörjda bevakningen,

kunde Sparres talan icke bifallas; men blefve med hänsyn till sakens beskaffenhet rättegångskostnaderna mellan parterna kvittade.

Sparre sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt, som i dom 21 November 1902 ej fann skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom samt förpliktade Sparre att till firman utgifva ersättning för firmans utgifter å saken i Hofrätten med 35 kronor jemte lösen för Hofrättens dom.

Sparre fullföljde hos Kungl. Maj:t sin talan, som af firman bestreds.

Generaltullstyrelsen, hvars yttrande i målet af Kungl. Maj:t infordrades, ansåg i afgifvet utlåtande Sparres ersättningsanspråk vara författningsenligt grundadt.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade emellertid Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade Sparre ersätta firmans kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 101 kronor jemte domslösen.

68.

Sø- og Handelsretten i København, den 11 Oktober 1905.

Dampskibsselskabet „Dannebrog" ved dets korresponderende Rheder C. K. Hansen
(H.R.adv. Halkier)

mod

Firmaet Goldstück, Hainze & Co.
(O.R.Sagf. Busch).

Modtagerne af et Parti Oliekager faar ved Ombytning med et andet Parti udleveret en ringere Kvalitet, end de skulde have, og Rederiet betaler Erstatning for Værdiforskjellen. De andre Modtagere, der feilagtig havde faaet udleveret den bedre Kvalitet, og som, optrædende som Afskibernes Repræsentanter, havde billiget den stedfundne Udlevering, skjønt der var Tvivl om Ladningsplanens Rigtighed, ansees forpligtede til at godtgjøre Rederiet den af dette udbetalte Erstatning.

Dampskibet „Brattningsborg", der tilhører Dampskibsselskabet „Dannebrog", ankom i December 1903 hertil fra Odessa med en Ladning Oliekager, Hvede og Klid. Under Losningen, der foregik fra „Larsens Plads", skete der en Ombytning ved Udleveringen af en Del af Hvedepartiet i Agterlastrummet, idet 880 Sække udleveredes til Indstævnte: Firmaet Goldstück, Hainze & Co. til Omladning til Gøteborg i Stedet for til en herværende Forretning, der fik et tilsvarende Kvantum af det til Gøteborg bestemte Parti, som var af ringere Kvalitet. Værdiforskellen mellem de 2 Partier er af Københavns Bedømmelses- og Voldgifts-Udvalg for Kornhandelen bleven ansat til 8 Rmk. pr. 1000 Kilogram, og dette Beløb, der med Tillæg af Omkostninger ved Prøvetagning og den afsagte Kendelse udgør ialt 686 Kr. 66 Øre, har Citanten betalt den nævnte Forretning. Idet Citanten nu gør gældende, at Indstævnte er nærmest til at bære Ansvaret for den begaaede Fejltagelse, og at der i hvert Fald ved denne er tilført Indstævnte en ugrundet Berigelse, har han under nærværende Sag paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale de fornævnte 686 Kr. 66 Øre med Renter 5 % p. a. fra Stævningens Dato den 11te Maj 1904, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger,

medens Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Omkostninger.

Sagens nærmere Omstændigheder er efter det oplyste følgende:

Losningen udførtes saavel for Ladningsmodtagerne som for Skibet af A/S „Larsens Plads", medens Indstævnte optraadte dels som Kontrollør for den for de paagældende Parter fælles Afiader B. Hausner i Odessa, dels som Modtager af den til Göteborg bestemte Del af Ladningen.

Da man den 14de December henad Eftermiddagen skulde paabegynde Losningen af det Parti, der efter den benyttede, af Skibets Agent i Odessa udfærdigede Ladeplan var bestemt til den foromtalte herværende Forretning, erklærede Indstævnte, der ved deres Repræsentant fulgte Losningens Gang, at dette Parti efter Kvaliteten at dømme maatte være det Parti, som de for svenske Ladningsmodtagere skulde besørge omladet til Göteborg. De anmodede derfor A/S „Larsens Plads" om foreløbig at stille Losningen af dette Parti i Bero, idet de meddelte, at de havde telegraferet til Odessa for at faa Oplysning om Sagen, og at de ventede Svar næste Formiddag. Denne Anmodning blev efter indhentet Samtykke fra Citanten efterkommet, og, som det maa antages, næste Formiddag meddelt Indstævnte — skønt de da endnu ikke havde faaet Svar fra Odessa — pr. Telefon til A/S „Larsens Plads", at det paagældende Parti virkelig skulde omlades til Göteborg og anmodede om, at dette maatte ske. Med Samtykke af Citanten udleveredes derefter Partiet til Indstævnte, hvis Repræsentant som Vidne under Sagen har erklæret, at han, da han stillede den nævnte Anmodning, var klar over, at Udleveringen skete paa Indstævntes Ansvar.

Da der nu havde været nogen Uoverensstemmelse med Hensyn til de paagældende Partier mellem den foran nævnte Ladeplan og en af Skibets Styrmand udfærdiget Plan og Citanterne saaledes kunde have nogen Grund til at drage den benyttede Ladeplans Paalidelighed i Tvivl, var der al Anmodning for Citanterne til at rette sig efter Anvisningerne fra de Indstævnte, der optraadte som Kontrollører for Afiaderne. Men herefter findes de Indstævnte at maatte erstatte Citanterne det Tab, de har lidt ved de Indstævntes misvisende Ordrer, saa meget mere som Fordelen ved den begaaede Fejltagelse gennem Indstævntes Dispositioner over Partiet er kommen de af ham repræsenterede Ladningsmodtagere til Gode. Citantens Paastand vil derfor i det

hele være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 75 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Firmaet Goldstück, Hainze & Co. bør til Citanten: Dampskibsselskabet „Dannebrog" ved dets korresponderende Rheder C. K. Hansen betale 686 Kr. 66 Øre med Renter deraf 5 % p. a. fra 11te Maj 1904, til Betaling sker, og denne Sags Omkostninger med 75 Kr.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

69.

Sø- og Handelsretten i København, den 11 Oktober 1905.

Det forenede Dampskibsselskab for Damperen „Kopernikus" af Königsberg
(Overretssagfører Simonsen)

mod

Firmaet Jansen & Co. for Bugserdamperen „Mjølner"
(Overretssagfører I. Kondrup).

Bestemmelsen i *Sølovens § 227* ansees ikke anvendelig i et Tilfælde, hvor der for Bugseringshjælp for et Fartøi, der var opankret efterat have faaet Brud paa sin Axel, og som havde tilkaldt Hjælp ved Nødsignaler, var aftalt et Vederlag af £ 100, idet nemlig Retten finder, at Skibets Stilling var fuldstændig farefri, og at der derfor ikke i nævnte Paragraf var nogen Hjemmel til at nedsætte den aftalte Betaling, skjønt Retten var enig i, at den overskred, hvad der skjønnedes passende.

Den 10 Februar d. A. Kl. 8½ Formiddag gik der, kort efter at Damperen „Kopernikus" af Königsberg paa Rejse fra nævnte By til Poole havde passeret Nordre Røse, Brud paa Skibets Skrueaxel. Maskinen blev strax stoppet, og Kaptajnen lod Bagbords Anker falde, saaledes at Skibet kom til at ligge for Anker midt i Farvandet omtrent 400 Meter fra den røde Trekost

paa Middelgrunden og ligeledes omtrent 400 Meter fra den hvide Trekost paa „Ryggen“. Vejret var diset, saaledes at man fra Skibet til Tider ikke kunde se de nævnte Mærker, og Vinden var sydvestlig frisk Kuling. Strax efter at der var kastet Anker viste Kaptajnen Nødflag, ligesom han gav vedholdende Signaler med Dampfløjten og skød alle Kanonslag af, alt for at hidkalde Bugserhjælp saa hurtig som mulig, men uden at Kaptajnen efter hans egen derom afgivne Erklæring mente, at der forelaa nogen Fare i Øjeblikket.

Paa Foranledning af Malmødamperen „Gefion“, der paa sin Rejse til København havde observeret „Kopernikus“, gik Bugserbaaden „Mjølner“ ud til Assistance og fandt „Kopernikus“ efter nogen Tids Søgen i det disede Vejr. „Mjølner“s Fører gik ombord i „Kopernikus“, og der udspandt sig nu en Forhandling mellem de 2 Kaptajner om Indbugsering af „Kopernikus“ til København. Medens Citanterne hævder, at der ikke under denne Forhandling blev truffet nogen endelig Overenskomst om Vederlagets Størrelse, har de Indstævnte gjort en modsat Opfattelse gældende og hævdet, at Vederlaget blev fastsat til £ 100. Under den i sin Tid afgivne Søforklaring var de 2 Førere enige om, at „Mjølner“s Fører under Forhandlingen forlangte £ 100 og udtalte, at han ikke vilde begynde Slæbningen, med mindre den nævnte Betaling blev lovet ham, samt at „Kopernikus“s Fører dertil svarede: „Slæb bare væk. Hvis Assurandørerne ikke ville betale, bliver det en Retssag“. „Kopernikus“ blev derefter af „Mjølner“ bugseret ind til Københavns Inderrhed.

Under Hensyn til Bestemmelserne i Sølovens § 227 har Citanterne nu anlagt nærværende Sag, hvorunder de principaliter har nedlagt Paastand paa ved Dom et faa erkendt, at der ikke foreligger nogen Overenskomst om Vederlaget og subsidiært have paapaastaaet den ved Overenskomsten — hvis en saadan antages at foreligge — betingede Godtgørelse, der efter Citanternes Mening betydeligt overstiger det passende, nedsat til at passende Vederlag for det udførte Bugseringsarbejde uden Hensyn til Skibs og Ladnings Værdi. Sluttelig har de paastaaet sig tillagt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaaet dem frifundne med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet de hævde, at der foreligger et egentligt Bjærgningstilfælde og at der har været Fare for Skib og Ladning, samt at det fornævnte Vederlag under Hensyn til disses Værdi — „Kopernikus“, der er opmaalt til 644,22 brutto og 378,42 netto Tons, er i beskadiget Tilstand vurderet til 52 000 Kr., og

Værdien af Ladningen (Havre) er anslaaet til 71 800 Kr. — er en passende Betaling.

Retten maa nu efter det foreliggende formene, at „Kopernikus"s Stilling i Virkeligheden har været fuldstændig farefri, men at Skibets Fører ved sin ovenanførte Ytring maa betragtes som havende sanktioneret den stillede Fordring om Betaling af 100 £; da nu den Betingelse, som Sølovens § 227 opstiller for en Nedsættelse fra Rettens Side i det aftalte Vederlag, at „Nød stod paa" ikke foreligger, har Retten, skønt den maa give Citanterne Medhold i, at det oftnævnte Vederlag for den skete Bugsering overstiger, hvad der skønnes passende, ingen Hjemmel til at nedsætte Beløbet.

Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Retten savner Hjemmel til at nedsætte det mellem Førerne af Dampskibet „Kopernikus" og Bugserbaaden „Mjølner" akkorderede Vederlag af 106 £ for Indbugseringen af „Kopernikus" til København.

Sagens Omkostninger ophæves.

---

*Indhold: 66. **Norges Høiesteret:** Dampskibet „Victor"s Rederi mod Hans Nilsen Voldstad og Andreas Olsen Medkile. — 67. **Kungl. Maj:ts dom:** Vice Häradshöfdingen Edvard Sparre mot Firmaet Emil R. Boman. — 68. **Sø- og Handelsretten i København:** Dampskibsselskabet „Dannebrog" mod Goldstück, Hainze & Co. — 69. **Sø- og Handelsretten i København:** Det forenede Dampskibsselskab for Damperen „Kopernikus" mod Firmaet Jansen & Co. for Bugserdamperen „Mjølner".*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 23	Aargang VI	1905

70.

Norges Høiesteret, den 7 Oktober 1905.

Aktieselskabet „Andromeda"
(Advokat Keyser Jordan)

mod

Sømand Peter Georg Pedersen
(Advokat Willumsen befalet Sagfører).

Under Arbeide med et Seil gik den Pert (Rier) hvorpaa vedkommende Sømand stod, istykker, saaat han faldt ned paa Dækket og forslog sig. Under Dissens anser Høiesteret Rederiet ansvarligt for den saaledes forvoldte Skade paa Person. Det udtales af Høiesteret, at det til at fri Rederiet for Ansvar for saadan Skade, formentlig ikke er nok, at det bevises, at Skibets Vedkommende ikke har gjort sig skyldig i nogen paatagelig fremtrædende Forsømmelse eller Uagtsomhed. Kunde Feilen itide have været opdaget ved større Agtpaagivenhed, maa det være tilstrækkeligt til at paaføre Rederiet Ansvar *jfr. Søfartslovens § 142 i. f.*

Assessor *Roll:* I nærværende Sag er ved Kristiania Sørets Dom af 10 Oktober 1904 saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Aktieselskabet „Andromeda", bør til Citanten,

Sømand Peter Georg Pedersen, betale Kr. 211,98 — to Hundrede og elleve Kroner otte og niti Øre, samt Erstatning, fastsat ved efterfølgende Søretsskjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning, for det Tab, Citanten har lidt og vil lide som Følge af, at han under sit Arbeide ombord i Skibet den 5 Juli 1901 faldt ned fra Riggen og herved blandt andet brækkede begge sine Arme med 4 — fire af Hundrede i aarlig Rente af Beløbene fra den 3 November 1902 til Betaling sker, dog saaledes, at Indstævntes personlige Ansvar begrændses til den i Behold værende Del af Søformuen Kr. 6 317,89 — sex Tusinde tre Hundrede og sytten Kroner og otteti ni Øre — som Maximumsansvar.

Sagens Omkostninger ophæves.

Salæret til den for Citanten befalede Sagfører, Høiesteretsadvokat Ludvig Meyer, der vil blive at udrede af Statskassen, ansættes til Kr. 500,00 — fem Hundrede Kroner — med Tillæg af det af ham udlagte Beløb Kr. 69,90 — sexti ni Kroner nitti Øre.

At efterkommes o.s.v."

Dommen er afsagt under Dissens, idet et af de søkyndige Medlemmer voterede for „Andromeda"s Frifindelse.

Denne Dom er af Aktieselskabet „Andromeda" indanket for Høiesteret, hvor af Selskabet er nedlagt Paastand om Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger for Høiesteret og Søretten.

Peter Georg Pedersen, der ogsaa her for Retten har erholdt fri Sagførsel, har paastaaet Byretsdommen stadfæstet og Selskabet tilpligtet at betale Sagens Omkostninger for Høiesteret, derunder Salær til den befalede Sagfører.

For Høiesteret foreligger endel nye Oplysninger og Erklæninger. Særlig kan nævnes, at der er erhvervet to beedigede Forklaringer fra den Skibsbygmester, der ved Besigtigelsen i Glasgow i November og December 1900 specielt havde at undersøge Riggen. Af disse Erklæringer fremgaar det, at Skibsbygmesteren omhyggelig og nøiagtig undersøgte de tre „Riere" under Storemers, hvorom der i nærværende Sag er Tale, og at han prøvede dem ved at staa paa dem og gynge i dem, men at de ikke blev taget ned paa Dæk, og at Klædningen ikke blev aftaget. De fra Sagkyndige indhentede Erklæringer gaar i forskjellig Retning. Blandt andet sees det af dem, at der ikke gjælder nogen Koutyme eller fast Regel med Hensyn til, hvor ofte saadanne Riere som de heromhandlede bør grundig undersøges. Endel af Erklæringsudstederne har anseet det tilstrækkeligt, at saadan Undersøgelse finder Sted

hvert andet Aar, andre har fundet det nødvendigt, at Undersøgelsen sker oftere, mindst en Gang aarlig. Fra Søfartskontoret er der ogsaa indhentet en Udtalelse, hvori oplyses, at Kontoret har udfærdiget Udkast til Regler for Eftersyn af Skibe, og at det med Hensyn til Eftersyn af Rig har foreslaaet, at en grundig Undersøgelse af Perter og Strøktouge maa foretages aarlig eller mindst hvert andet Aar, og at de herunder maa bringes paa Dæk.

Det fremgaar tilstrækkelig af den Meningsforskjel, der viser sig at herske mellem de Sagkyndige, at Sagen ingenlunde er utvivlsom. Imidlertid mener jeg at være mest i Overensstemmelse med tidligere Høiesteretsdomme i lignende Tilfælde, naar jeg slutter mig til Sørettens Flertal. Her er der Tale om en Feil ved Rieren, som vistnok ikke laa i Dagen, men som dog uden særdeles Vanskelighed kunde været opdaget. Naar som Følge af en saadan Feil Skade opstaar, skal der efter min Opfatning overmaade meget til for, at Skibet kan fritages for Ansvar. Det er formentlig ikke nok, at det bevises, at Skibets Vedkommende ikke har gjort sig skyldig i nogen paatagelig fremtrædende Forsømmelse eller Uagtsomhed. Kunde Feilen itide have været opdaget ved større Agtpaagivenhed, maatte dette, saavidt jeg skjønner, være tilstrækkeligt til at paaføre Skibet Ansvar, (jfr. Søfartslovens § 142 i. f.) I nærværende Tilfælde er en grundig Undersøgelse paa Dæk ikke foretaget siden April Maaned 1900, altsaa 15 Maaneder før Ulykken skeede. Paa Besigtigelsen i Glasgow kunde man ikke bygge noget med Sikkerhed, da Besigtigelsen efter hvad der er oplyst, kun var udvendig. Efter Besigtigelsen i Glasgow kom ny Besætning ombord, og det forekommer mig at være meget, som taler for, at Skibets Vedkommende personlig burde have overbevist sig om Riggens og da specielt de heromhandlede Rieres Tilstand. Og det kan ikke betvivles, at der paa Reisen fra Glasgow og under Opholdet i Cape Town maatte have været Anledning til at anstille saadan Undersøgelse. Jeg mener, at der havde været særskilt Opfordring til at undersøge netop den heromhandlede Riers Forfatning, dengang Bendslerne blev fornyet og omlagt, hvilket skeede to Gange kort før Ulykken fandt Sted. Hvad man forøvrigt maatte antage om Riggens Tilstand i det hele taget, maatte der formentlig have været særskilt Grund til at være til det yderste aarvaagen og forsigtig med Hensyn til de paagjældende Riere, der var lettere udsat for Forrustning paa Grund af deres Stilling mod Jackstaget. Det var jo ogsaa netop paa det Sted, hvor Rieren kom sammen med Jackstaget, at Brudet skeede.

Medens jeg saaledes mener, at der fra Skibets Vedkommende ikke har været vist al den Agtsomhed, som kræves kunde, kan jeg med Søretten ikke finde, at der fra Sømandens Side er udvist nogen Uforsigtighed. Jeg vil specielt nævne, at han netop, fordi der ganske kort i Forveien var lagt nye Bendsler paa Rieren, havde forøget Grund til at gaa ud fra, at alt her var i Orden. Naar Selskabet tillige har anført, at Georg Pedersen, efterat Ulykken fandt Sted, ved egen Uforsigtighed har bevirket, at Skaden ialfald har faaet et større Omfang, end den oprindelig havde, maa jeg erklære mig enig med Søretten i, at der ingensomhelst Oplysning er, som peger i den Retning.

Ogsaa med Hensyn til Begrændsningen af Rederiets Ansvar slutter jeg mig til Søretten, og jeg kan forsaavidt indskrænke mig til at henvise til dens Begrundelse. Jeg vil derhos have fremhævet, at hvad der i denne Sag afgjøres, kun er Forholdet mellem Rederiet og Pedersen. Som af Sørettens Formand udtalt bliver intet afgjort, med Hensyn til, hvorvidt Pedersen vil kunne gjøre Krav gjældende mod andre.

Jeg kommer efter det Anførte til at votere for Stadfæstelse af Søretsdommen. Jeg vil dog bemærke, at jeg, hvis jeg havde redigeret Dommens Konklusion, ikke vilde have indtaget Udtrykket „personlige" foran „Ansvar".

Processens Omkostninger for Høiesteret finder jeg efter Omstændighederne bør ophæves. Den befalede Sagfører har forsvarlig udført sit Hverv.

Konklusion:

Sørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves. Salariet til den befalede Sagfører for Høiesteret, Advokat Willumsen, ansættes til 600 — sex Hundrede — Kroner, der udredes af Statskassen.

Konst. Assessor, Byretsassessor *Hambro*: Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessorerne *Birkeland* og *V. Scheel:* Ligesaa.

Extraordn. Assessor, Advokat *Mejdell:* Jeg kommer til samme Resultat som det dissenterende Medlem af Søretten og kan i det Væsentlige henvise til dennes Begrundelse. Jeg finder ikke, at det er dokumenteret, at der fra Skibets Vedkommende er handlet paa nogen Maade, der strider mod god Sømandsskik. Det er paa det rene, at Administrationen ikke for Tiden har udfærdiget regle-

mentariske Forskrifter, angaaende hvor ofte eller paa hvilken Maade Eftersyn og Undersøgelse skal finde Sted af et Fartøis Rig. Ifølge en Skrivelse fra Søfartskontoret til Appellantens Advokat er det under Overveielse at udarbeide Forskrifter i Henhold til Lov om Statskontrol med Skibets Sødygtighed af 9 Juni 1908 § 42; der foreligger et Udkast i denne Retning, men et Udkast som ikke er traadt ud i Livet. Dette Udkast foreslaar, at „Perter, Strøktouge og Haandstropper med tilhørende Fæstigheder samt Fald- og Dreiereb til Ræer maa særlig være Gjenstand for et stadigt Eftersyn og altid holdes i fuldt forsvarlig Stand. En grundig Undersøgelse af disse Ting maa foretages aarlig eller mindst hvert andet Aar. Perter og Strøktouge maa herunder bringes paa Dæk". Det synes herved bestyrket, hvad ogsaa Sagens Oplysninger ellers tyder hen paa, at der i og for sig ikke kan siges at være begaaet nogen Forsømmelse fra Skibets Side ved, at noget almindeligt Eftersyn af Riggen ikke har fundet Sted siden de i Søretsdommen omhandlede Besigtigelser. Heller ikke kan jeg finde godtgjort, at det daglige, stadige Eftersyn ombord har været anderledes, end hvad der koutumemæssig pleier at finde Sted. Jeg mener, at hvad Forholdsregler man ogsaa ombord paa et Skib finder sig beføiet til at træffe for at sikre sig mod Fare for Skib eller Mandskab, saa er det en Ting, som siger sig selv, at uanseet alle Forsigtighedsregler er et Skibs Tougværk og Materiel stadig udsat for Slitage eller Beskadigelse. Det vil aldrig kunne undgaaes, at ikke uformodet en Brist eller Feil vil kunne indtræffe, som ikke tidligere har været forhaanden. Dette leder naturlig paa den ene Side til, at der ganske vist, som fremhævet af de foregaaende Voterende, kan stilles Krav om, at der fra Skibets Side gjøres, hvad gjøres kan til Forebyggelse af Ulykke. Men ved Afgjørelsen af Spørgsmaalet herom forekommer det mig for strengt, hvis man vil gaa saa langt som, at et Skibs Vedkommende ikke skal kunne være sikker mod Ansvar, naar der af dem er forholdt paa den Maade, som i Praxis ansees at være forsvarlig. Den Omstændighed, at et Skibs Redskaber og Materiel nødvendigvis er af forgjængelig Natur, synes mig tvertimod at maatte lede til, at det kan forlanges af Mandskabet, at de under sin Færden ombord tager det nødvendige Hensyn til den Risiko, der til enhver Tid upaaregnet kan melde sig. Dette forekommer mig i nærværende Tilfælde ikke er skeet fra Indstævntes Side. Jeg vil ikke hermed have udtalt, at han har gjort sig skyldig i ligefrem Uforsigtighed; men jeg mener, at han, naar han udfører et saavidt farligt Arbeide

som det, der er omhandlet under Sagen, bør have med i sin Tanke, at det *kan* medføre Fare ubetinget at stole paa Soliditeten af en „Rier". Af adskillige af de Sagkyndige, fra hvem der foreligger Erklæring i Sagen, er det da ogsaa udtalt, at Indstævnte ikke har udvist tilstrækkelig Omtanke ved at staa med hele sin Tyngde paa den omhandlede Rier uden at sørge for at kunne holde sig fast, om Uheld skulde indtræffe.

Da jeg er i Minoritet, skal jeg indskrænke mig til disse Bemærkninger.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Procesomkostninger og Salariets Ansættelse er jeg enig med de tidligere Voterende.

Extraordn. Assessor, Expeditionschef *Lambrechts:* Ogsaa jeg er kommet til samme Resultat som det dissenterende Medlem i Søretten. Det maa ansees paa det rene, at der i April 1900 blev anstillet en grundig Undersøgelse af den heromhandlede „Rier", og da der ikke er oplyst noget om, at der hverken ved den daglige Brug af Rieren eller ved Besigtigelsen i Glasgow eller ved Robertsons eller 5te Hovedvidnes Paalægning af nye Bendsler er fremkommet noget, som skulde gjøre Rieren mistænkelig i Officerernes Øine, tør jeg efter de Erklæringer, som er fremkommet fra Kapteinerne Kjerulf og Schumann Hansen og Stephensen, Skibsreder Møller og Havnefoged Bassøe samt efter de fra Søfartskontoret afgivne Oplysninger ikke være med paa at statuere, at det skal kunne lægges Skibet tillast, at ikke Rieren i Løbet af de 15 Maaneder, som hengik mellem den forannævnte Undersøgelse og den stedfundne Ulykke, paa nyt blev gjort til Gjenstand for et grundigt Eftersyn med Aftagning af Klædning m. v. Jeg maa i denne Henseende ogsaa lægge Vægt paa, at der ved Skibets Fremkomst til Newcastle blev anstillet en Undersøgelse af Perter og lignende paa Grund af den lige før stedfundne Ulykke, og at disse Redskaber da befandtes at være gode.

Det er vistnok saa, at det er oplyst, at der mellem Mandskabet har været Tale om, at Riggen var daarlig. Men jeg mener, at Indstævnte, som selv tilhørte Mandskabet og formentlig maa have deltaget i dettes Samtale, selv maa være med at bære Skylden for, at der ikke blev fremført for Skibets Offfcerer noget om Riggens daarlige Tilstand.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Procesomkostninger og Salariets Ansættelse er jeg enig med de foregaaende Voterende.

Assessor *Reimers:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sørettens Dom er saalydende:

Under Seilskibet „Andromeda"s Reise fra Kapstaden til Australien blev Sømand derombord Peter Georg Pedersen den 5 Juli 1901 beordret at løse Mellemstagseil. Medens han var beskjæftiget med dette Arbeide, gik den Pert, hvorpaa han stod, istykker. Han faldt som Følge heraf ned paa Dækket, brak ved Faldet begge Arme og et Ribben, fordærvede begge Knær og blev forøvrigt forslaaet.

Ved Skibets Ankomst til Newcastle i New South Wales i Slutningen af Juli Maaned blev Pedersen indlagt paa Hospitalet, hvor han laa i ca. 3 Uger, og derefter hjemsendt med Konsulatets Mellemkomst. Han kom til Kristiania, hvor Skibet hørte hjemme, den 4 November 1901, og undergik efter Hjemkomsten fremdeles Lægebehandling. Efter de foreliggende Lægeerklæringer vil han beholde varigt Mén efter Armbruddene, idet Armbenene ikke synes at være kommet i nøiagtig den rette Stilling efter Bruddet. Det maa ansees paa det rene, at han som Følge af Ulykken ikke længere vil kunne gaa tilsøs, ligesom hans Arbeidsdygtighed overhovedet er betydelig nedsat. I Lægeerklæringerne udtales det, at hans Arbeidsevne ikke vil kunne ansættes til mere end Halvparten af den normale.

Pedersen har nu antaget, at han maa kunne gjøre Erstatningskrav gjældende mod „Andromeda"s Rederi for det Tab, som han paa Grund af det passerede har lidt og vil lide. Han har derfor efter at have erholdt beneficium paupertatis ved Advokat Ludvig Meyer som befalet Sagfører ved Søretsstevning af 3 November 1902 anlagt nærværende Søretssag mod „Andromeda"s Rederi Aktieselskabet „Andromeda", ved dets Bestyrer J. Johanson & Co. og efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling nedlagt saadan Paastand:

„At Indstævnte tilpligter at betale Citanten Kr. 211,98 samt Erstatning efter Rettens Skjøn — subsidiært efter Skjøn af uvillige Mænd — optaget paa Indstævntes Bekostning for det Tab, Citanten har lidt og vil komme til at lide ved det i Sagen omhandlede Ulykkestilfælde, alt med lovlige Renter, samt at Indstævnte tilpligtes at udrede Sagens Omkostninger, som om denne ikke var beneficeret, deriblandt Salær til den befalede Sagfører, hvilket Salær i ethvert Tilfælde bedes fastsat af Retten til Udredelse af Statskassen".

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger.

Det bemærkes, at begge Parter har erholdt Rettens Samtykke til at afgive Møde ved Sagfører.

Efter Indstævntes uimodsagte Anførsel er det paa det rene, at Citanten efter Skibets Ankomst til Newcastle blev behandlet af Læge og paa Hospital for Rederiets Regning, derpaa hjemsendtes for Rederiets Regning og videre efter Hjemkomsten blev tilseet af Læge og behandlet paa de medico-mekaniske Institut for sammes Regning, samt at Rederiet overhovedet fuldt ud har opfyldt, hvad de skyldte efter Søfartslovens § 90. Herom er der saaledes under nærværende Sag ikke Spørgsmaal.

Videre er det paa det rene, at Skibet nu er kondemneret i Honolulu og solgt med Tilbehør for et Beløb af Dollars 4 100. Indstævnte har i Forbindelse hermed anført, at Rederiet under ingen Omstændigheder kan have

noget personligt Ansvar for Citantens mulige Erstatningskrav, men alene efter Søfartslovens § 8 kan hefte med Skib og Fragt.

Heri antages Indstævnte ogsaa at maatte gives Medhold, og det kan da heller ikke ansees egentlig bestridt fra Citantens Side. Et andet Spørgsmaal er det imidlertid, om denne Side af Sagen — da Rederiet jo var et uansvarligt Aktieselskab — vil faa nogen praktisk Betydning. Det kan her bemærkes, at Indstævnte har fremlagt et Regnskabsopgjør, hvorefter Aktieselskabet alene har i Behold et Beløb af Kr. 2 726,49 (Dok. 9 ad 14). Citanten bestrider dog, at dette Opgjør er bindende i Forholdet mellem ham og Rederiet. Disse Sider af Sagen vil jeg senere komme tilbage til.

Med Hensyn til det foreliggende Hovedspørgsmaal i Sagen har Indstævnte bestemt bestridt, at der kan paahvile Skibet eller Rederiet noget Ansvar for det indtrufne Ulykkestilfælde, der efter Indstævntes Mening ikke kan tilregnes nogen af Skibets Vedkommende og derfor maa karakteriseres som en ren casus, hvis Følger — hvor beklagelige de end kan være — ikke kan overføres paa Skibet.

Som allerede nævnt skete Ulykken paa den Maade, at Citanten under Arbeide med at løse Mellemstagseil (under Store Mers) faldt ned, fordi en Staaltraadpert brækkedes under ham. Under Vidneførslerne i Sagen er Perten delvis benævt med Udtrykket „Rier". Med Hensyn til disse forskjellige Benævnelser bemærkes, at saavidt jeg har forstaaet, er en Pert egentlig det Tougverk, som hænger under Ræerne, medens Rierne er det Tougverk, som Perten hænger i og som saaledes forbinder Perten med Raaen. (Desuden haves ogsaa „Riere" mellem Vant og Barduner for at støtte disse under Slingring). Her omhandlede Pert har imidlertid intet med Ræerne at bestille, men er et af de tre Tougverk, som er andbragt paralelt med hinanden mellem Skibets Vanter, og fastbendslet dels til Vantet paa begge Sider dels til Jackstaget midtskibs. Det, som er af Betydning for nærværende Sag, er imidlertid, at Tougverket er bestemt til at staa i for Mandskabet under dets Arbeide med at løsne eller fastgjøre Mellemstagseilet. Formentlig var det fra den underste af disse Perter, at Citanten faldt ned.

Efter de foreliggende Vidneforklaringer maa det ansees paa det rene, at Perten efter Ulykkestilfældet viste sig at have været meget daarlig. Den var gaaet af netop paa det Sted, hvor den havde været bendslet til Jackstaget, og var paa Brudstedet rusten. Vidnerne har herom forklaret, dels at de ikke kan huske, om samtlige Traade var rustne eller om nogle af dem var blanke, dels at Staaltraaden var aldeles oprustet, dels — se 3die Hovedvidne — at en af Mandskabet vred Perten rundt med Hænderne med den Følge, at den gik af paa et andet Sted.

Det kan herimod ikke komme i Betragtning, hvad der fra Vidnerne er oplyst om, at Perten havde været klædt og bendslet paa sædvanlig sømandsmæssig Maade. Dette viser kun, at Perten *udvendig* gav Indtryk af at være i fuld Orden. Men dette kan selvfølgelig ikke hjælpe noget, naar det viser sig, at Staaltraaden indenfor Klædningen har været fortæret af Rust. Det er jo alene Staaltraaden, som har den egentlig bærende Kraft, medens Klædningen alene er til for at beskytte Staaltraaden.

Det kan formentlig ikke være tvivlsomt, at det maa betegnes som en Mangel ved Skibets Udrustning, naar en Staaltraadpert viser sig at være fuldstændig forrustet, og særlig synes dette at maatte antages, naar det gjælder

en saa vigtig Bestanddel af Riggen som den heromhandlede. Mandskabet maa jo stadig opholde sig i nævnte Pert under Arbeidet med Seilene — og har efter Vidneførselen ogsaa stadig benyttet den. Man maa derfor ogsaa nødvendigvis opstille den Fordring, at Perten qv. besidder den fornødne Styrke. Ja man synes endog at burde opstille skjærpende Fordringer til Perten qv., fordi den som under Vidneførselen antydet er særlig udsat for Beskadigelse og Forrustning netop af den Grund, at den midtskibs er bendslet til Jackstaget. Dels kan Perten under Skibets Arbeiden være særlig udsat for Skamfiling, og dels vil der under Regnveir løbe Vand ned langs Jackstaget. Naar begge disse Momenter medtages, synes der at være dobbelt Grund til netop her at vise særlig Opmærksomhed og Forsigtighed.

De foreliggende Oplysninger er efter dette tilstrækkelige til at vise, at Staaltraadperten qv. ikke har været i forsvarlig Stand. Følgerne heraf maa da gaa ud over Skibet, medmindre der foreligger særlige Omstændigheder, som fritager Skibet for dette Ansvar.

I saa Henseende er det fra Indstævntes Side fremholdt, at Citanten selv er skyldig eller ialfald medskyldig i Ulykken, fordi han ikke ved Anledningen udviste den fornødne Forsigtighed. Dels fremholdes der, at Citanten stod i Perten, medens han burde have siddet ned, dels at Citanten burde have forvisset sig om Pertens Styrke ved at disse i den, før han gik ud paa den.

Jeg kan imidlertid ikke finde, at der med Rette kan lægges Citanten nogen Uforsigtighed tillast. Perten er jo bestemt til at staa i, og Mandskabet maa da, naar der ikke er nogen Grund til at betvivle dens Styrke, have Ret til at forudsætte, at den virkelig har den hertil fornødne Styrke og kan ikke være pligtig til ved hver enkelt Anledning at anstille nogen Prøve herpaa.

Dernæst fremholder Indstævnte, at Riggen saavel i dens Helhed som specielt for heromhandlede Perts Vedkommende har været underkastet et saa omhyggeligt Tilsyn, at der ikke for Skibets Vedkommende forelaa nogensomhelst rimelig Grund til at nære nogen Mistanke til Riggens Godhed eller specielt til heromhandlede Perts Sikkerhed.

I denne Henseende bemærkes følgende:

„Andromeda" er efter det oplyste bygget i 1862. Hvor gammel Riggen er, foreligger der derimod ingen Oplysning om. Imidlertid er det oplyst, at Skibet i November—December 1900 blev besigtiget af franske Bureau Veritas under dets Henliggen i Glasgow og beholdt da sin tidligere Klasse 3/3 L. 1. 1 i Bureau Veritas. Under denne Besigtigelse blev ogsaa saavel den staaende som den løbende Rig besigtiget og erklæredes for at være i god Forfatning. Skibet gik fra Glasgow til Kapstaden, hvor en Del af Riggen paa Stormasten blev nedtaget og eftersøet, og derpaa til Australien. Ved Eftersynet i Kapstaden fandtes der ingen væsentlig Mangel ved den nedtagne Del af Riggen (Perten qv. blev dengang ikke nedtaget). Derhos maa det efter Vidneforklaringerne antages, at der under Reiserne har været ført stadig daglig Tilsyn med Riggen i sædvanlig Udstrækning. Vidneforklaringerne om Riggens Beskaffenhed som Helhed betragtet er vistnok ikke ganske overensstemmende, idet Kontravidnerne, o: Kapteinen, 1ste og 2den Styrmand og Seilmageren, har betegnet Riggen som god eller ialfald som ikke daarlig, medens enkelte Hovedvidner udtaler sig i en anden Retning. Efter Oplysningerne i det Hele tror jeg dog, at der ikke er berettiget Grund til at antage, at der har været nogen væsentlig Mangel ved Tilsynet og Vedligeholdet af Riggen som Helhed betragtet.

At man efter det Uheld, som indtraf med Citanten, fandt det rettest at tage extraordinære Forsigtighedsregler for at sikre sig imod Gjentagelsestilfælde, kan heller ikke paaberaabes i modsat Retning.

Hvad specielt angaar den Pert, som brækkede under Citanten, er det oplyst, at den blev undersøgt i April Maaned 1900 under en Reise fra New-York til Bordeaux, kfr. herom Erklæring fra Skibets daværende Andenstyrmand, Thomas A. Nielsen, afgivet for Vicekonsulen i Blyth, i hvilken Erklæring dog intet nævnes om, paa hvilken Maade Undersøgelsen fandt Sted (se Dok. 5 og 6 ad 18), samt endvidere Forklaring fra Skibets daværende Fører, Kaptein Engebretsen, 4de Hovedvidne i Sessionen den 11 Januar 1904. I denne Forklaring anføres det, at Perterne (Rierne) under Stormerset i April 1900 blev taget ned paa Dækket og Klædningen aftaget. De viste sig dengang at være i fuld Orden. De bestod af en Staaltraad af Omkreds ca. $1^1/_4$ à $1^1/_2$ Tom med Klædning af Sømandsgarn omkring.

Fremdeles er det oplyst, at en Matros Robertsen i Marts Maaned 1901 lagde nye Bendsler paa Perten qv. ved begge Vanter. Nærmere Oplysninger herom foreligger ikke, idet de formentlig ikke har været muligt at faa fat paa Robertsen eller at faa ham afhørt som Vidne. Specielt vides det ikke, om Robertsen løste paa Klædningen for at undersøge selve Staaltraaden. Derimod har 5te Hovedvidne forklaret, at han nogle Dage før Ulykken lagde nye Bendsler paa Perten ved Jackstaget, (altsaa netop paa det Sted, hvor den brækkede), men uden at tage Klædningen af og undersøge Staaltraaden, idet han som Grund herfor opgav, at han alene havde faaet Ordre til at lægge nye Bendsler (se hans Vidneforklaring i Sessionen den 18 Januar 1904 — han var dengang 19 Aar gammel).

Endelig maa det ansees paa det rene, at Perten før Ulykken udvendig saa ud til at være i fuld Orden, saaledes at ingen ombord havde næret eller ytret nogen Mistanke om dens Godhed. Det er vistnok fra Citantens Side fremholdt, at Perten var bendslet med Sømandsgarn, istedetfor med Bendselline, men efter 1ste Kontravidnes Forklaring (i Sessionen den 10 August 1903) er det ligesaa almindeligt at benytte Sømandsgarn. Nogen Oplysning i modsat Retning foreligger ikke, og det formenes idethele ikke at være nogen Grund til at tillægge dette Moment nogen Betydning.

Da det er paa det rene, at Perten qv. faktisk i Ulykkestilfælde var i en daarlig Forfatning, staar Sagen formentlig saaledes, at Indstævnte for at blive fri for Ansvaret herfor maa godtgjøre, at der har været ført saa nøiagtigt og tilstrækkeligt Tilsyn med den, som der faktisk taget kan forlanges. Hvor ofte en Pert skal undersøges, er et Spørgsmaal, som efter de foreliggende Vidneforklaringer ikke synes at være paa det rene. De Vidner, som har nævnt noget bestemt Tidsrum, har dog erklæret, at Perter bør undersøges mindst en eller to Gange om Aaret.

For at en saadan Undersøgelse skal have Betydning for Fremtiden, synes det dog at maatte antages, at man ikke kan nøie sig med en udvendig Undersøgelse, men maa tage Klædningen af og se paa selve Staaltraaden. Ellers kan man risikere, at Perten er „falsk", som et af Vidnerne har udtrykt det. At forlange Prøve med Talje, saaledes som Citanten vil det, synes derimod ikke at have nogen Hjemmel i de foreliggende Oplysninger.

Jeg kan ikke lægge nogen afgjørende Vægt paa den Besigtigelse, som foretoges af Bureau Veritas i November—December 1900. Det kan vistnok

ikke betvivles, at Riggen herunder er undersøgt i den Udstrækning, som Besigtigelsesmændene har anseet nødvendigt for at klassificere Skibet. Men at der foretoges nogen speciel Undersøgelse af Perten qv. med Aftagning af Klædningen etc. er ikke oplyst, og dette vilde formentlig ogsaa have været usædvanligt. Paa den Udbedring, som fandt Sted ved Paalæg af nye Bendsler af Robertsen og 5te Hovedvidne, kan der efter det derom oplyste heller ikke lægges nogen Vægt i Favør af Indstævnte. Tvertimod synes det, som om Robertsen og 5te Hovedvidne burde have anstillet nærmere Undersøgelse ved at aftage Klædningen. Havde dette været gjort — ialfald af 5te Hovedvidne — vilde formentlig Pertens mislige Forfatning være bleven opdaget og Ulykken afværget.

Man har derfor ikke andet at falde tilbage paa end den i April Maaned 1900 foretagne Undersøgelse. Denne ligger, som det vil sees, ca. $1^1/_4$ Aar forud for Ulykkestilfældet. I de foreliggende Oplysninger mangler der imidlertid tilstrækkeligt Holdepunkt for at antage, at en saavidt gammel Undersøgelse skulde eller burde have været tilstrækkelig betryggende. Heller ikke kan jeg finde det tilstrækkelig godtgjort, at Undersøgelsen i sig selv er udført paa en fuldt tilfredsstillende Maade, da man herom alene har Kapteinens Forklaring, samt da det ikke er oplyst, hvor gammel Perten dengang var. Da Bevisbyrden i nævnte Henseende maa paahvile Indstævnte, kommer jeg til det Resultat, at Citanten maa være berettiget til at forlange Erstatning for det Tab, som ved Ulykken er paaført ham.

Mod det paastaaede Beløb Kr. 211,98, der væsentlig bestaar af Udlæg til Lægebehandling og hvad dermed staar i Forbindelse, er der ikke fremsat nogen speciel Indvending. Erstatningen forøvrigt maa blive at fastsætte ved Skjøn. Da det efter de foreløbige Konferancer er mig bekjendt, at der vil blive Dissens i Sagen, samt tillige af Hensyn til det eventuelle Overskjøn, antages Erstatningens Fastsættelse at burde henvises til et efterfølgende særskilt Søretsskjøn.

Der har fra Indstævntes Side været paastaaet, at Skaden er bleven foræget dels ved urigtig Behandling af Lægerne i Australien, dels ved Uforsigtighed fra Citanten selv (ved ikke at bære Armene i Bind etc.) Noget Bevis for disse Paastande foreligger dog ikke og jeg finder derfor ikke Grund til at udtale noget om, hvorvidt de nævnte Omstændigheder i Tilfælde vilde have kunnet formindske Indstævntes Ansvar.

Som allerede antydet, har det været omstridt mellem Parterne, hvor stort Beløb der efter Kondemnationen og Salget i Honolulu nu er igjen for Citanten at holde sig til. Spørgsmaalet herom forekommer mig mindre fuldstændig oplyst. Jeg har ogsaa været i adskillig Tvivl om, hvorvidt der var processuel Adgang til at løse dette Spørgsmaal, før Erstatningsbeløbets Størrelse var endelig fastsat. Da imidlertid Parternes Procedure maa forstaaes derhen, at Spørgsmaalet er overladt til Rettens Afgjørelse under nærværende Sag, har jeg troet, at der ikke foreligger afgjørende Betænkeligheder herimod.

I den af Indstævnte fremlagte Status er som Indtægtsposter anført:

1) Indkommet ved Auktionssalg af Skibet ..... Kr. 15 334,00
2) Assurancegodtgjørelse ..... „ 8 254,12

og som Udgiftsposter:

1) Overført fra forrige Reise for Proviant, Udstyr etc. Kr. 5 240,38

2)	Udgaaende Udgifter Iquique	Kr.	2 765,11	
3)	Udlæg for Reisen	„	655,03	
4)	Udgifter i Honolulu	„	4 849,23	
5)	Mandskabets optjente Hyre	„	4 166,88	
6)	Com. paa Certeparti fra Eureka til Australien	„	3 185,00	
				Kr. 20 861,63

hvorefter fremkommer en Saldo af ..... Kr. 2 726,49

Af Indtægtsposterne erkjender Citanten, at han ikke har Søpanteret i Assurancegodtgjørelsen, jfr. Søfartslovens § 270.

Videre erkjender han, at Udgiftspost Nr. 4 — Udgifter i Honolulu — Kr. 4 849,23 maa fradrages.

Det samme antages ogsaa at maatte ske med Udgiftspost Nr. 5 — Mandskabets optjente Hyre — Kr. 4 166,88. For denne Post havdes efter Søfartslovens § 268 Nr. 2 Søpanteret, og da den tillige var bedre prioriteret end Citantens Krav, maa Citanten staa tilbage for samme. Undtagelsesbestemmelsen i Lovens § 274 om Fordringer, hvorfor Rederen hefter personlig, kan her ikke komme til Anvendelse, idet den kun gjælder for det Tilfælde, at den senere fremkomne søpantberettigede Fordring var bedre prioriteret end den, der havde erholdt Dækning.

Forsaavidt angaar Udgiftsposterne Nr. 1, 2, 3 og 6 antages derimod, at Citantens Krav maa gaa foran. Ingen af disse Poster kan efter de foreliggende Oplysninger antages at have tilkommet nogen Søpanteret. Posterne Nr. 1, 2 og 3 maa samtlige antages at være betalt før Kondemnationen. Om dette er foregaaet paa den Maade, at Rederiet eller den bestyrende Reder J. Johanson & Co., hersteds, direkte har skaffet tilveie de fornødne Midler, eller om Beløbene — saaledes som af Indstævnte paastaaet — helt eller delvis er udlagt af Firmaet J. L. Johanson & Co., Glasgow, kan efter min Opfatning ikke tillægges nogen Betydning. Beløbene maa under enhver Omstændighed ansees udlagt som et Laan til Rederiet og for dettes Regning, og for saadanne Krav haves ikke Søpanteret, selv om Laanet er anvendt til at dække søpantberettigede Krav.

For Udgiftspost Nr. 6 maa det ansees erkjendt, at den ikke har været udstyret med nogen Søpanteret, i hvilken Forbindelse alene bemærkes, at det Certeparti, hvorpaa Kravet støttes, ikke er indgaaet af Skibsføreren.

I Forholdet mellem Parterne vil følgelig den Søformue, hvortil Citanten skulde have kunnet holde sig for sit Krav, blive Auktionsbeløbet Kr. 15 334,00
+ Udgiftspost Nr. 4 og 5, tilsammen ..... „ 9 016,11

Rest Kr. 6 317,89

og indtil dette Beløb bliver følgelig Indstævnte personlig ansvarlig overfor Citanten.

Hvorvidt Citanten vil kunne gjøre noget Refusionskrav gjældende overfor den bestyrende Reder eller nogen Fordringshaver, foreligger ikke til Afgjørelse under nærværende Sag.

Den for Citanten befalede Sagfører Advokat Ludvig Meyer har udført sit Hverv forsvarlig. I Skrivelse af 8 August d. A. til Retten har han oplyst,

at han udarbeidede Citantens Andragende om at erholde beneficium paupertatis, at han i Anledning af Sagen har ført en vidtløftig Korrespondance (Citanten var bosat udenbys) samt at han har udlagt til udenbys Vidner Kr. 69,90. Sagen har været behandlet i 29 Sessioner, hvoraf 6 med Vidneførsler, der delvis har været ganske langvarige. Fra hver af Siderne er der fremlagt 8 Indlæg, og Sagen har i det Hele været temmelig omfangsrig. Efter dette antages Salæret passende at kunne ansættes til Kr. 500,00, foruden ovennævnte Udlæg Kr. 69,90.

Efter Sagens tvivlsomme Beskaffenhed antages Omkostningerne at burde ophæves.

Med Hensyn til Paadømmelsen bemærkes, at jeg dels paa Grund af Sagens store Omfang og de nødvendige forberedende Konferancer med Søretsmedlemmerne, dels paa Grund af andre Embedsforretninger ikke har kunnet afgive mit Votum tidligere.

Thi konkluderes:

Indstævnte, Aktieselskabet „Andromeda", bør til Citanten, Sømand Peter Georg Pedersen, betale Kr. 211,98 — to Hundrede og elleve Kroner otte og niti Øre — samt Erstatning, fastsat ved efterfølgende Søretsskjøn optaget paa Indstævntes Bekostning, for det Tab, Citanten har lidt og vil lide som Følge af, at han under sit Arbeide ombord i Skibet den 5 Juli 1901 faldt ned fra Riggen og herved blandt andet brækkede begge sine Arme med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af Beløbene fra den 3 November 1902 til Betaling sker, dog saaledes, at Indstævntes personlige Ansvar begrændses til den i Behold værende Del af Søformuen Kr. 6 317,89 — sex Tusinde tre Hundrede og sytten Kroner og otteti ni Øre — som Maximumsansvar.

Sagens Omkostninger ophæves.

Salæret til den for Citanten befalede Sagfører Højesteretsadvokat Ludvig Meyer, der vil blive at udrede af Statskassen, ansættes til Kr. 500,00 — fem Hundrede Kroner — med Tillæg af det af ham udlagte Beløb Kr. 69,90 — sexti ni Kroner nitti Øre.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

23 September 1904. *M. C. Backer,*
kst.

28 September 1904. I det Væsentlige og i Resultatet enig med Rettens Formand.

W. Grønstad.

Jeg refererer til Rettens Formand Herr Assessor Backers Fremstilling af Sagens faktiske Forhold; men kan ikke være enig i hans Konklusion, idet jeg formener at Vidneførslen i denne Sag har godtgjort, at der fra Kapteinens og hans Undergivnes Side er gjort, hvad der med Rimelighed kan forlanges, for at forebygge Ulykke med Hensyn til Eftersyn af Riggen, deriblandt ogsaa denne Rier, ombord i Skibet „Andromeda", og naar desuagtet Uheld med ulykkelig Følge er skeet, finder jeg, at dette er et af de hændelige Tilfælder, der maa bæres af Vedkommende, som i Medfør af sin Stilling har været udsat derfor.

Betegnelsen Pert paa omhandlede Stykke Rig, der brækkede under Citanten og foraarsagede Ulykken, finder jeg ukorrekt, idet man derved tænker sig Raa-perter eller lignende, der er strukket løst under Rærene bestemt til

at staa i ved Seilmanøvrer med de større Seil, og neppe kan betegnes som staaende Rig; medens dette er en Rier, et Stykke staaende Rig, strukket stramt mellem Bardunerne (Vanterne), forat støtte disse, og som kuns fungerer som Pert, fordi den paa Grund af sin Stilling afgiver et bestemt Sæde eller Støttepunkt for vedkommende enkelte Sømand, der skal løs- eller fastgjøre Mesanstagseilet. Ifølge det under Vidneførslen oplyste bestaar den af Staaltraad (Wire) ca. $1^1/_4$ à $1^1/_2$ Tomme i Omkreds klædt paa behørig Maade og bendslet foruden til Bardunerne (Vanterne) ogsaa til Jackstaget ved Masten. Hvor gammel den er foreligger ikke Oplysning om, og vedkommer forsaavidt heller ikke Sagen, idet jeg ingen Grund har til at betvivle Vidnernes Udsagn, nemlig Erklæring afgivet for Konsulen i Blyth af Andenstyrmand Thomas O. Nilsen, samt Kaptein Engebretsens (4de Hovedvidne) i Retten afgivne Forklaring, hvoraf det tydeligt fremgaar at Rierne under Stor Mers, hvoriblandt ogsaa den her omhandlede, samtlige har været nedtagne paa Dækket i April 1900 altsaa ca. 15 Maaneder før Ulykken skeede, Klædningen aftaget, efterseet og befundet at være i god Orden, hvorefter de igjen klædtes og opsattes. Det er oplyst, at der forefandtes fornødent Materiale ombord, og mener jeg, at Kapteinen under forhaandenværende Omstændighed bør være berettiget til at stole paa, at Matroserne, der selv skal færdes i Riggen, har efterseet og istandsat Rierne forsvarligt. Under Henvisning til, at et saadant Stykke Staaltaug, naar det er godt, som det forudsættes at være efter det her anførte, beregnes at kunne bære en Belastning af fra 1700 til 3000 Kilogram, og at staaende Rig af denne Art erfaringsmæssig varer meget længere end 15 Maaneder, formener jeg, der ingen Grund er for Kapteinen eller Skibets Vedkommende at nedtage og undersøge den i Mellemtiden, al den Stund der under det daglige Tilsyn, der ifølge Vidnernes Udsagn synes at have været foretaget saa effektivt som det praktisk talt lader sig gjøre, ikke er observeret noget mistænkeligt ved den.

Der er heller ingen Grund til at betvivle, at saavel Bendsler som Klædning har været i Orden, da 5te Hovedvidne straks før Ulykken sees at have lagt ny Bændsel paa omhandlede Rier, ligesom det neppe er tænkelig, at en Matros har kunnet lægge saadant Bendsel paa, hvis Klædningen var afslidt paa dette Sted.

Jeg mener saaledes, at der intet kan bebreides Skibets Kaptein eller andre Vedkommende for ved Forsømmelse eller Uagtsomhed at have forvoldt Ulykken og voterer for, at Skibet „Andromeda"s Rederi bør være fri for Georg Pedersens Tiltale i denne Sag, samt at Omkostningerne ophæves. Med Hensyn til den befalede Sagførers Udførelse af sit Hverv og Ansættelsen af hans Salær er jeg enig med de tidligere Voterende.

Kr.ania 10 Oktober 1904. *Otto Thoresen.*

Efter den passerede Votering bliver Dom at afsige efter Førstvoterendes Konklusion.

M. C. Backer,
kst.

71.

Kungl. Maj:ts dom, den 31 Oktober 1905.

Sjökaptenen A. W. Fager och Styrmannen B. A. Börjesson

mot

Skeppsredaren J. Christensson.

Hufvudredaren för ett fartyg anses ej skyldig att utan särskildt bemyndigande af delägarne taga försäkring å deras andelar i fartyget. *§ 11 Sjölagen.*

Skeppsredaren J. Christensson sålde genom två särskilda köpebref den 2 Mars 1901 till en hvar af Sjökaptenen A. W. Fager och Styrmannen B. A. Börjesson 1/4 i den Christensson tillhöriga kanalångaren „Hedda" för en köpesumma af 2 250 kronor för fjerdedelen. Till Kommerskollegium anmäldes derefter att fartyget tillhörde rederi med flera särskilda delägare, för hvilka Christensson vore utsedd till hufvudredare samt att till fartygets befälhafvare antagits examinerade skepparen Alexander Andersson.

Ett af Christensson, Fager och Börjesson såsom ägare af „Hedda" den 12 Juni 1903 utfärdadt kontrakt, hvarigenom de uthyrde fartyget till Alexander Andersson, innehöll bland annat: „Båten är assurerad och i händelse af Haveri faller den skada, som af assurandörerna icke utbetalas, på den som hyrt båten".

Under resa från hamn vid Wenern till Göteborg drabbades fartyget under sommaren 1903 af sjöolycka samt sjönk i Wenern. Fartyget hade under seglationen 1902—1903 varit i sin helhet af parterna försäkradt för 10,000 kronor, men hade försäkringen icke förnyats efter den 24 April 1903.

Fager och Börjesson instämde till Rådstufvurätten i Göteborg Christensson med yrkande att, som denne underlåtit att för tiden efter den 24 April 1903 taga försäkring å fartyget, ehuru i kontraktet den 12 Juni samma år uppgifvits att detsamma vore försäkradt äfvensom underlåtit att föranstalta om bergning af fartyget, Christensson måtte förpliktas godtgöra Fager och Börjesson värdet af deras andelar i fartyget.

Christensson uppgaf att han ej erhållit uppdrag af vederparterna att taga försäkring å fartyget och derför ansett sig på grund af 11 § Sjölagen hafva saknat befogenhet att utan uppdrag vidtaga sådan åtgärd. Då Fager och Börjesson sjelfva underskrifvit kontraktet den 12 Juni, hade det varit deras skyldighet att tillse, att deras andelar i fartyget varit försäkrade. Underhandlingar om bergning af fartyget hade väl förts, men ej ledt till något resultat; och hade Fager och Börjesson, som deri deltagit, icke på något sätt tillkännagifvit att de önskade ingå på de ifrågasatta vilkoren.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 18 Juni 1904:

I saken vore upplyst att, sedan parterna genom kontrakt den 12 Juni 1903 till skepparen Alexander Andersson uthyrt ångfartyget „Hedda", i hvilket Christensson, som utsetts till hufvudredare för fartyget, ägt hälften och Fagar och Börjesson hvardera en fjerdedel, sagda fartyg under samma år förolyckats och sjunkit i sjön Wenern, hvarefter fartyget, som vid förolyckandet ej varit försäkradt, icke blifvit bergadt;

och enär Christensson jemlikt 11 § i gällande Sjölag icke utan särskildt bemyndigande ägt taga försäkring å Fager's och Börjesson's andelar i fartyget, samt i ofvanberörda kontrakt förekommande uppgiften, att fartyget vore försäkradt, icke såsom Fager och Börjesson syntes antaga, innefattat dylikt bemyndigande, och sådant icke heller, såvidt visadt blifvit, annorledes lemnats Christensson;

alltså och då, äfven om det tillkommit Christensson såsom hufvudredare för fartyget att gå i författning om fartygets bergning, ifall vinst derigenom kunnat påräknas för rederiet, Fager och Börjesson likväl icke styrkt, att och i hvad mån Christensson genom sin underlåtenhet härutinnan tillskyndat Fager och Börjesson förlust,

blefve käromålet af Rådstufvurätten ogilladt; och skulle Fager och Börjesson gemensamt ersätta Christensson för rättegångskostnaden med 159 kronor.

Fager och Börjesson vädjade till Göta Hofrätt under yrkande om upphäfvande af Rådstufvurättens dom samt bifall till sin talan.

Hofrätten (hrr *Ekman*, *Forsén*, *Högstedt* och *Hjérten)* fann i dom den 9 December 1904 ej skäl göra annan ändring i Rådstufvurättens dom än att med afseende å sakens beskaffenhet Christensson skulle sjelf vidkännas sina kostnader derå vid Rådstufvurätten.

Hofrättsrådet *Stålberg* var skiljaktig och förklarade att han ej fann skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom samt tillerkände Christensson lösen för ett exemplar af Hofrättens dom.

Fager och Börjesson fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t, som på hemställan af Nedre Revisionen pröfvade rättvist fastställa Hofrättens dom.

Indhold: 70. Norges Høiesteret: Aktieselskabet „Andromeda" mod Semand Peter Georg Pedersen. — 71. Kungl. Maj:ts dom: Sjökaptenen A. W. Fager och Styrmannen B. A. Börjesson mot Skeppsredaren J. Christensson.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Lantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 24 | Aargang VI | 1905

72.

Kungl. Maj:ts dom, den 23 Oktober 1905.

Stockholms Transport och Bogseringsaktiebolag

mot

Sjökaptenen Friedrich Wilhelm Kappe.

Tyska ångfartyget „Oscar" grundstötte den 11 Februari 1902 å undervattensgrundet Norrbådan i närheten af Sandhamns lotsstation. Sedan isbrytaren „Sandhamn", som påföljande morgon anländt till olycksplatsen, anmodats medverka till „Oscar"s tagande af grundet samt för sådant ändamål börjat forcera is för och akter om „Oscar", glider „Oscar" med hjelp af egen maskin af grundet utan att hafva tagit några vidare skador. „Sandhamn"s yrkande om *bergarelön* ogillas, enär det icke blifvit ådagalagdt, att „Sandhamn" genom ifrågavarande forcering af isen bidragit till „Oscar"s tagande af grundet.

Den 11 Februari 1902 mellan kl. 7 och 8 på kvällen grundstötte tyska ångfartyget „Oscar" å undervattensgrundet Norrbådan utanför Sandhamn. „Oscar" kom, lastad med styckegods, från Hamburg på väg till Stockholm samt fördes af sjökaptenen Friedrich

Wilhelm Kappe. Norrbådan ligger nord-nordost om Österskär på 1/4 minuts afstånd. „Oscar“, som vid påstötningen gick med full maskin, hade enligt skeppsdagboken riktning mot nordvest 1/2 vest. Efter grundstötningen låg „Oscar“ med fören i ungefärlig nord-nordvestlig riktning. Vid tillfället rådde hård sydvestlig vind.

Stockholms Transport och Bogseringsaktiebolag, som erhållit underrättelse om händelsen, skickade sin isbrytare „Sandhamn“ ut till hjelp. Denna kom vid 1/28 tiden på morgonen den 12 Februari till olycksplatsen. Kort derefter kom emellertid „Oscar“, som ej sprungit läck, loss från grundet utan någon direkt hjelp af „Sandhamn“. „Oscar“ fortsatte för egen maskin resan till Stockholm, hvarvid „Oscar“ under en del af färden assisterades af „Sandhamn“, som dels bröt is för och dels bogserade „Oscar“.

Bolaget instämde sedermera Kappe till Stockholms Rådstufvurätt med yrkande, att som „Sandhamn“ genom vissa åtgärder bergat „Oscar“, Kappe måtte iläggas att med „Oscar“, dess frakt och last till bolaget utgifva bergarelön med 15 000 kronor. Bolaget ansåg att „Sandhamn“ genom att sönderbråka is, som tryckt „Oscar“ mot grundet, och is, som befunnits för om „Oscar“, möjliggjort „Oscar“s flottagning.

Kappe bestred att någon bergning förelåg. Isen hade hela tiden flutit förbi „Oscar“ utan att orsaka svårare tryck. Att „Oscar“ kom af grundet berodde på uppkommen sjöhäfning och vattnets stigning på morgonen den 12 Februari samt vidare derpå, att Oscar stod lindrigt fast på grundet och att propellern användes i rätt tid.

Om „Sandhamn“s åtgärder vid tillfället innehöll dess journal: Efter erhållen order hade „Sandhamn“ midnatt afgått från Stockholm til lotsstationen Sandhamn genom isrännan i cirka 15 graders kyla för att lemna hjelp åt den strandade ångaren. Då „Sandhamn“ på morgonen kommit i närheten af „Oscar“, tillfrågades „Oscar“s kapten, om han önskade hjelp och hvilken ersättning för bergningen han ville lemna. Kaptenen svarade, at han önskade hjelp och att uppgörelse om ersättningen finge ske i Stockholm. „Sandhamn“ företog sig derefter med risk för fartyget att forcera isen på sidan och för om „Oscar“ för att få den svåra packisen skingrad. Å „Oscar“s lovartssida eller babordssidan var mycket svår packis, som hopade sig mer och mer till följd af ett isband, som, cirka 400 meter långt, var fast vid „Oscar“s akter och sträckte sig till en fast iskant i vest, der det var hårdt sammanfruset, så att packisen ej förmådde drifva bort. „Sandhamn“

sprängde nämnda isband för att få utrymme för bergningen, och genom den uppkomna öppningen kom isen i så stark fart mot „Oscar“, att denne vreds af grundet och vardt flott. Genast fortsattes resan till Stockholm, dervid „Sandhamn“ assisterade „Oscar“.

Kappe uppgaf: „Sandhamn“s afgång från Stockholm till strandningsplatsen hade ej föranledts af Kappe. När „Sandhamn“ på morgonen kommit ut till grundet, tillspordes Kappe från „Sandhamn“, om Kappe ville losse något af lasten, hvilket Kappe motsatt sig, emedan fartygen stått helt löst på grundet. Kappe hade i stället begärt, att „Sandhamn“ skulle taga en kabel och bogsera „Oscar“ af grundet. Från „Sandhamn“ hade da fordrats, att bergarelönen först skulle bestämmas, men härpå hade Kappe svarat nekande och sagt, att den finge bestämmas i Stockholm. Från „Sandhamn“ hade föreslagits, att en kabel skulle tagas från „Oscar“s akter för bogsering akteröfver, men detta hade Kappe ej velat medgifva på den grund att „Oscar“ stått på grundet allenast med sin aktersdel. Kappe hade i stället anmodat „Sandhamn“ att taga en kabel ifrån „Oscar“s förskepp och bogsera „Oscar“ ut på det der befintliga djupare vattnet. Detta hade „Sandhamn“ emellertid icke gjort. I stället hade „Sandhamn“ utan att vidare meddela sig med Kappe begifvit sig från „Oscar“ i riktning mot Österskär och börjat der på långt afstånd från „Oscar“ bråka is, en åtgärd, som Kappe alls ej påkallat och som varit fullkomligt onyttig för flottagningen. Något bergningsaftal hade sålunda ej kommit till stånd, då „Sandhamn“ ej utfört de åtgärder, Kappe påkallat. Sedan det visad sig att „Oscar“ rörde sig af sjöhäfningen och tyckts lätta sig på grundet, hade upprepade gånger signalerats till „Sandhamn“ att taga en kabel från „Oscar“s förskepp och i riktning föröfver bogsera den loss, men „Sandhamn“ hade ej besvarat signalerna och ej heller kommit till „Oscar“s assistans. „Oscar“s maskin hade nu satts med full fart framåt och, efter det vattnet under natten och mot morgonen stigit, hade „Oscar“ utan märkbara törnar eller skrapningar gått af grundet.

Sedan å ömse sidor afhörts vittnen, yttrade Rådstufvurätten i dom den 5 Februari 1903:

I saken vore upplyst *att*, sedan „Oscar“, förd af Kappe och lastad med styckegods, under resa från Hamburg till Stockholm, den 11 Februari 1902 på aftonen grundstött å undervattensgrundet Norrbådan i närheten af Sandhamns lotsstation, Kappe påföljande dags morgon, då bolaget tillhöriga isbrytaren „Sandhamn“ ankommit till platsen, för dess befälhafvare förklarat sig påkalla „Sand-

hamn"s medverkan till „Oscar"s tagande af grundet; *att* under det „Sandhamn", hvars befälhafvare af Kappe anmodats att för sådant ändamål söka draga „Oscar" för öfver af grundet, varit sysselsatt med att forcera is för och babord om „Oscar" och dervid befunnit sig på omkring tvåhundra à trehundra famnars afstånd från „Oscar", detta sistnämnda fartyg, efter det dess maskin satts i gång framåt glidit af grundet och för egen maskin gått in till Sandhamns lotsstation samt derefter fortsatt färden till Stockholm, dervid „Sandhamn" dels brutit is för och dels bogserat „Oscar" till Ramsösund, hvarifrån „Oscar" den 13 Februari 1902 af Stockholms isbrytare förts in till Stockholm; *samt att* „Oscar" vid verkställd dyckareundersökning befunnits hafva kölen från förkanten af fockmasten akter öfver lindrigt skamfilad, hvaraf dock fartygets sjövärdighet icke minskats; samt å babords sida en del rispor i bottenfärgen men eljest varit utan skador;

och enär vid jemförelse mellan den af parterna å ömse sidor i målet förebragta bevisning det icke kunde anses vara ådagalagdt, att isbrytaren „Sandhamn" vare sig genom ofvannämnda forcering eller eljest bidragit till „Oscar"s tagande af grundet;

samt vid sådant förhållande bolaget, äfven om „Oscar" kunde anses hafva varit i nödställd belägenhet, icke vore berättigad till bergarelön,

blefve bolagets talan af Rådstufvurätten ogillad, men skulle kostnaderna mellan parterna kvittas.

En ledamot af Rådstufvurätten Rådmannen *Noréus* var så till vida skiljaktig att han tilldömde Kappe ersättning för hans kostnader å målet vid Rådstufvurätten med 989 kronor.

Parterna sökte å ömse sidor efter vad ändring i Svea Hofrätt. Bolaget yrkade att, derest bergning ej ansåges föreligga, bolaget måtte varda tillerkändt ersättning såväl för den assistans, som lemnats „Oscar" ute vid grundet som för bogseringshjelp.

Kappe fordrade ersättning för sina kostnader å målet vid Rådstufvurätten. Bestred att bolagets ostridiga rätt till ersättning för bogseringshjelp, hvarpå bolaget först i Hofrätten framställt anspråk finge pröfvas i sammanhang med bolagets anspråk på bergarelön.

Hofrätten (hrr *Geijer*, *Gyllensvaan* och *von Sydow)* pröfvade i dom den 29 Januari 1904 rättvist fastställa Rådstufvurättens dom i hufvudsaken; förpliktade, med ändring af samma dom beträffande rättegångskostnaderna bolaget såsom tappande part att i sådant hänseende ersätta Kappe med 989 kronor samt fann bo-

lagets först i Hofrätten framställda yrkande om godtgörelse för bogsering, som „Sandhamn“ lemnat „Oscar“, utgöra ett ämne, hvarmed det icke tillhörde Hofrätten att omedelbarligen taga befattning.

Assessoren *Lemke* och Fiskalen *Österlöf* förklarade sig jemväl i fråga om rättegångskostnaderna vid Rådstufvurätten fastställa motvädjade domen.

Bolaget fullföljde hos Kungl. Maj:t sin talan, som af Kappe bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t, med afslag å af bolaget framställd anhållan om vittnesförhör, rättvist fastställa Hofrättens dom, samt förpliktade bolaget att ersätta Kappes kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jemte domslösen.

73.

Kungl. Maj:ts utslag, den 23 Oktober 1905.

Kommerskollegium

mot

Olaus Olsons Rederiaktiebolag.

Yrkande mot rederi att ersätta kostnad för underhåll och hemförsskaffning af sjuk sjöman. Invändning att sjömannen genom eget groft vållande orsakat sjukdomen. *§§ 90 och 98 sjölagen.*

Då ångfartyget „Olaus Olson“, tillhörigt Olaus Olsons Rederiaktiebolag, den 26 Oktober 1903 befann sig på resa från Swansea till Stockholm med last af antracitkol, inträffade å ångfartyget en gasexplosion i akterlastrummet, hvarvid lastluckorna slogos upp och delvis kastades i sjön. Explosionen förorsakades deraf att första styrmannen J. Syberg, som, följd af en matros, gått ned i lastrummet, strukit eld på en tändsticka, hvilken antände från kolen alstrad gas. Vid explosionen blef Syberg illa

bränd i ansiktet, å händerna och å armlederna. Äfven matrosen blef skadad, ehuru i ringare grad än Syberg. Sedan Syberg erhållit första läkarehjelp i Calais, som för sådant ändamål anlöptes, fortsattes resan till Dunkerque, der Syberg den 27 Oktober å förmiddagen ilandfördes och kvarlemnades å sjukhus derstädes. Fartyget fortsatte påföljande dag sin resa till Stockholm. Å sjukhuset kvarlåg Syberg under läkarebehandling 54 dagar. Den 20 December utskrefs han från sjukhuset och afreste derpå till Malmö.

Kostnederna för Syberg under den tid, han nödgades uppehålla sig å sjukhuset, uppgingo till sammanlagdt 804 francs 70 centimes, hvilka erlades af svensk-norske vice konsuln i Dunkerque. Denne försköt äfven kostnaden för Sybergs hemresa 110 francs 78 centimes och 6 francs för vagnar vid färd till sjukhuset och derifrån, tillhopa alltså 921 francs 48 centimes. Detta belopp har sedermera genom Kommerskollegii försorg af allmänna medel godtgjorts konsuln.

Efter förordnande af Kommerskollegium ingaf numera Kommerserådet Carl Malmén till Svea Hofrätt en skrifvelse, deri han anförde: Syberg hade blifvit i Dunkerque kvarlemnad från fartyget till följd af skador dem han utan eget groft vållande ådragit sig under sin tjenst ombord å fartyget. Enligt 90 och 98 §§ sjölagen ålåge det rederiet att utaf det af Kommerskollegium erlagda beloppet gälda *dels* för vård m. m. å sjukhus under 28 dagar från den 28 Oktober 1903, då fartyget lemnat Dunkerque, och dessutom under den 27 och den 28 i samma månad eller således under tillhopa 30 dagar 447 francs 5 centimes, *dels* för Sybergs förflyttning till och från sjukhuset 6 francs *dels* ock för hans fortskaffande till hemlandet 110 francs 78 centimes eller tillhopa 563 francs 83 centimes. Malmén yrkade derför att bolaget måtte förpliktas ersätta statsverket nämnda belopp äfvensom kostnaden för öfversättning af handlingar med 15 kronor.

Malmén åberopade en af konsuln i Dunkerque till Generalkonsulatet i Havre aflåten skrifvelse rörande förloppet vid olyckshändelsen. Enligt Sybergs uppgifter skulle vid tillfället hafva tillgått sålunda: Till följd af mycket svårt väder hade fartygets last slirat och förskjutit sig åt ena sidan, hvilket förorsakat slagsida och hotat fartygets säkerhet. Kaptenen hade då gifvit order åt styrmannen att försöka, då vädret blef lugnare, stufva om lasten för att resa fartyget. Då vädret var lungt hade Syberg, efter att hafva låtit akterluckan vara öppen ett 20 tal minuter för att lufta lastrummet, gått ned i rummet åtföljd af en matros för att full-

göra sina instruktioner. Syberg hade dervid för att lysa sig dragit eld på en tändsticka, men i samma ögonblick inträffade en förfärlig explosion, som skadade fartyget. De båda männen kastades omkuld svårt brända, isynnerhet Syberg, som var längst fram. — Konsuln omnämner vidare att kaptenens uppförande förefallit ganska misstänkt. Kaptenen hade ej låtit visera sin skeppsjournal å konsulatet trots anmodan, och hade först vid sin afresa tillsändt konsuln en kort rapport, hvilken likväl ej närmare omförmälde ifrågavarande händelse. Kaptenen hade förklarat sig icke hafva gifvit styrmannen uttrycklig order att gå ned i lastrummet. Konsuln säger att Syberg väl begått en oförsiktighet, men att säkert vore att Syberg icke gått ned i lastrummet för sitt nöjes skull, utan i fartygets och lastens intresse.

Den vid ångfartygets ifrågavarande resa förda skeppsdagboken innehöll beträffande omständigheterna vid explosionen: „Måndagen den 26 Oktober kl. 9,10 f. m. — — — — inträffade en gasexplosion i akterrummet, hvarvid lastluckorna no. 3 och 4 slogos upp och delvis kastades i sjön. Förste styrmannen J. Syberg, som vid detta tillfälle utan order och befälhafvaren alldeles ovetande var nere i rummet, blef derigenom betydligt bränd".

I förklaring till Hofrätten anförde bolaget: Syberg måste anses hafva genom eget groft vållande ådragit sig ifrågavarande skador. För hvarje menniska med eftertanke vore det uppenbart, att det vore förenadt med stor risk att i ett sedan flera dagar med kol fylldt lastrum efter endast några minuters vädring införa bart ljus. Det vore en examinerad och såsom befäl anställd sjömans ovilkorliga plikt att veta detta. Då Syberg sjelfrådigt och på eget ansvar åsidosatt den försiktighed, som fartygets rederi haft rättighet att af honom såsom vårdare af dess gods fordra, borde det icke åligga rederiet att ståndа någon ersättningsskyldighet på grund af de skador han genom sitt förfarande ådragit sig.

Hofrätten (hrr *Grefve von Rosen, Stenberg* och *Bååth)* yttrade i utslag den 9 Mars 1905:

Enär ifrågavarande af allmänna medel ersatta kostnader uppkommit i följd af skador, som tillskyndats Syberg vid en den 26 Oktober 1903, då fartyget befunnit sig på resa mellan Swansea och Stockholm, inträffad explosion i fartygets med kol lastade akterrum,

ty och som väl tillika är upplyst, att explosionen förorsakats deraf, att Syberg i akterrummet strukit eld på en tändsticka, hvarvid den af kolen alstrade gasen antändts, men bolaget icke

förebragt sådan utredning angående omständigheterna vid nämnda tillfälle, att Syberg kan anses hafva genom sitt berörda förfarande gjort sig skyldig till grof vårdslöshet,

alltså och då följaktligen Syberg jemlikt 90 och 98 §§ Sjölagen varit berättigad dels att erhålla sjukvård såväl under den 27 och 28 Oktober 1903 som ock, efter det fartyget sistnämnda dag på aftonen afgått från Dunkerque, der Syberg, hvilken utan afmönstring upphört med tjensten, kvarlemnats, under fyra veckor från den 28 Oktober 1903, dels och att blifva fortskaffad till närmaste svenska hamn, allt på bolagets bekostnad, samt bolaget icke haft något att erinra mot beloppet af hvad i berörda hänseenden för Syberg utgifvits,

funne Hofrätten skäligt, med bifall till förevarande ansökan, förplikta bolaget att mot kvitto till statsverket gälda fordrade 563 francs 83 centimes eller motsvarande belopp i svenskt mynt efter den kurs, som vid betalningstiden högst gällde för vexlar, utställda i det främmande myntslaget och betalbara vid uppvisandet, äfvensom 15 kronor för öfversättningskostnad.

Assessoren *Kiellander* var skiljaktig och yttrade:

„Enär i målet är upplyst, att ifrågavarande kostnader uppkommit i följd af skador, som tillskyndats Syberg den 26 Oktober 1903 vid en då inträffad explosion i fartygets med kol lastade akterrum, samt att denna explosion förorsakades deraf, att Syberg i akterrummet strukit eld å en tändsticka, hvarvid den af kolen alstrade gasen antändts;

ty och som vid sådana förhållanden och oafsedt den omständigheten, att akterluckan må för gasens aflägsnande hafva hållits öppen under omkring 20 minuter, innan Syberg vidtagit nyssnämnda åtgärd, Syberg, hvilken vid berörda tillfälle icke, såvidt visadt blifvit, handlat efter order af fartygets befälhafvare, måste anses hafva genom eget groft vållande ådragit sig ifrågavarande skador,

samt följaktligen skyldighet att vidkännas nämnda kostnader enligt 90 § Sjölagen ej åligger bolaget

finner jag ansökningen icke kunna bifallas; skolande statsverket till bolaget, som fordrat ersättning för förklaringskostnaden, i sådant hänseende utgifva 40 kronor".

Bolaget besvärade sig hos Kungl. Maj:t samt åberopade ett intyg från Sjökaptenen och Stockholms stads besigtningsman för fartyg F. W. Gleerup, deri denne såsom sin åsikt uttalade, att det måste anses såsom synnerlig grof vårdslöshet af en befälsperson å fartyg att i ett lastrum innehållande kol, isynnerhet stenkol från

Wales, nedgå med bart ljus kort tid — ett par timmar — efter det luckan aftagits.

Kommerskollegium yrkade fastställelse å Hofrättens utslag.

Målet föredrogs den 28 Oktober 1905 i Högsta Domstolen; och enär, på sätt Hofrätten ansett utredt, den explosion, vid hvilken Syberg skadats, förorsakats deraf, att Syberg i fartygets med kol lastade akterrum strukit eld på en tändsticka, hvarvid den af kolen alstrade gasen antändts,

ty och då tillika vore upplyst, att luckorna till akterrummet varit stängda intill dess, omkring tjugu minuter förr än Syberg nedgick i akterrummet, en af dem blifvit öppnad,

alltså och då med afseende å sålunda utredda förhållanden Syberg måste anses hafva genom eget groft vållande ådragit sig skadan, och klaganden följaktligen icke vore skyldig vidkännas ifrågavarande kostnader

pröfvade Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Lindbäck*, *Ramstedt*, *Cassel* och *Sifverstolpe* skäligt att, med ändring af Hofrättens utslag, ogilla den mot bolaget i målet förda talan.

Justitierådet *Thollander* fann ej skäl att göra ändring i Hofrättens utslag.

74.

Kungl. Maj:ts dom, den 31 Oktober 1905.

Befälhafvaren å skonerten „John“ Axel Claus

mot

Firman Persson & Paulsson i Helsingborg.

För lossning af skonerten „John“, som befraktats att från Norrköping till Helsingborg öfverföra en last bräder, stadgas i certepartiet 6 löpande dagar med skyldighet för lastemottagaren att för hvar dag fartyget derutöfver genom hans förvållande uppehölles betala *öfverliggedagsersättning* med visst belopp. För lossning af lasten åtgick emellertid 7 dagar. Rådstufvurätten ålade lastemottagaren att utgifva ersättning för en öfverliggedag, hvaremot Hofrätten i dom, som fastställdes af Kungl. Maj:t, befriade lastemottagaren från ersättningsskyldighet, enär det icke vore ådagalagdt, att dröjsmålet med lossningen vållats af denne.

Genom certeparti den 28 Mars 1904 befraktades skonerten „John“ från Limhamn att för firman Persson och Paulssons räkning öfverföra en last trävaror från Norrköping till Helsingborg. För lossning voro bestämda 6 löpande dagar, räknade från den dag fartyget vore klart att lossa; för hvarje dag fartyget derutöfver genom lastemottagarens förvållande uppehölles skulle erläggas 30 öre pr. registerton, och skulle lasten på aflastarens och emottagarens bekostnad och risk skaffas till och ifrån sidan af fartyget.

„John“ anlände till Helsingborg den 24 Maj 1904 med 71 standard bräder. Lossningen, som påbörjades den 25 Maj och enligt certepartiet bort vara afslutad den 31 Maj, afslutades först den 1 Juni.

Befälhafvaren å „John“ Axel Claus yrkade i anledning häraf vid Rådstufvurätten i Helsingborg att af firman utbekomma ersättning för en öfverliggedag med 40 kronor 83 öre.

Firman bestred krafvet under påstående att Claus sjelf bure skulden för att den bestämda lossningstiden öfverskridits. Firmans folk hade nämligen uppehållits i sitt arbeta deraf, at besättningen icke arbetat tillräckligt fort med lastens bringande till relingen.

Claus åberopade skeppsjournalen för „John“, som, bland annat, innehöll: „Onsdagen den $^{25}/_{5}$. Lossat hela dagen samt gifvit notis om att sätta till mera folk för däckslastens lossande. Torsdagen den $^{26}/_{5}$. Fortsatt med lossningen. Kl. 11,25 hade till att afbryta på grund af förhalning. Fortsatte omedelbart efter att fått förtöjdt. Kl. 3,80 var däckslasten utlossad, fortsatte med rumslasten. Fredagen den $^{27}/_{5}$. Lossat hela dagen med korta mellanrum på grund att folket ej kunde taga emot fort nog. Lördagen den $^{28}/_{5}$. Fortsatt med lossningen för dagen med en timmes uppehåll mellan 7—8 f. m. och 5—6 e. m. på grund att kajen var full. Måndagen den $^{30}/_{5}$. Lossat hela dagen med korta uppehåll för samma orsaks skull. Tisdagen den $^{31}/_{5}$. Fortsatt med dito. Gifvit muntlig notis att lossningsdagarna voro utgångna. Onsdagen den $^{1}/_{6}$. Fortsatt med lossningen. Kl. 3 e. m. var hela lasten utlossad. Begärt ersättning för en dag af hrr Persson & Paulsson, men blef nekad“.

Claus åberopade åtskilliga vittnen:

Styrmannen å fartyget vitsordade skeppsjournalen med tillägg att, sedan däckslasten lossats, det på grund af svårighet att åtkomma rumslasten åtgått omkring $^{1}/_{2}$ arbetsdag, innan lossningen gått lika raskt som förut.

En lättmatros å fartyget uppgaf, att besättningen oftast

hållit stort förlag virke framlagdt å relingen, hvadan det inträffat att arbetarne, som varit sysselsatta med virkets mottagande, anmodat besättningen göra uppehåll i virkets aflemnande, tills man i land hunnit skaffa undan det å relingen upplagda.

Tre lossningsarbetare förklarade, att virket af kaptenens folk lossats fortare än detsamma kunnat mottagas af köpmannens folk å kajen. Att lossningen ej kunnat ske på kortare tid än 7 dagar hade berott derpå att lastemottagaren ej användt tillräcklig arbetsstyrka för mottagande af lasten.

Firman lät såsom vittnen höra:

En brädgårdsarbetare, som från och med andra lossningsdagen under sex dagar deltagit i lossningsarbetet för firmans räkning. Firmans folk hade icke blifvit i sitt arbete uppehållna af fartygsbesättningen vidare än under $^1/_2$ timma mellan kl. $^1/_24$—4 hvarje e. m., då besättningen hållit kafferast, hvarunder folket i land måst vänta. Under pågående arbete hade ständigt lasten aflemnats tillräckligt fort för att sysselsätta arbetarne i land, hvilka emellertid mottagit och undanfört virket lika fort som det aflemnats med undantag af ett par gånger, då besättningen hunnit aflemna i förlag, som dock, enär dervid mera folk genast satts till arbete i land, inom kort bortförts. Besättningen hade sålunda ej heller å sin sida blifvit uppehållen i arbetet af firmans folk.

Tre arbetare, som biträdt firmans folk vid lastemottagningen, förklarade, att lasten från fartyget ej utlemnats tillräckligt fort för att sysselsätta den arbetsstyrka af 8 man, som satts till lastens mottagande. Två man af arbetsstyrkan hade derför redan efter första dagen tagits derifrån till arbete i firmans brädgård, men derefter i 3 à 4 gånger, då något förlag af å relingen upplagdt virke uppkommit, åter för kort tid fått biträda vid lastemottagningen, till dess förlaget hunnit undanföras, hvilket skett fort.

Firmans lagermästare, som ledt arbetet med lastens mottagare, intygade, att firman ständigt hållit tillräckligt med folk för lastens mottagande. Blott en gång hade det inträffat att fartygets folk, hvilka varit 3 eller 4 och utfört lossningen från endast en lucka, hunnit å relingen framlägga virke i förlag. Detta hade emellertid af firmans folk på en timme undanförts. Hade kaptenen eller styrmannen pådrifvit sitt folk, hade lasten utan ansträngning af firmans folk hunnat mottagas på 4 eller 5 dagar.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 23 Januari 1905:

Enär utredt vore att, sedan Claus med af honom förda

skonerten „John“ från Norrköping till firmans mottagande i Helsingborg fraktat ett parti fyrskurna bräder — på grund af ett den 28 Mars 1904 upprättadt certeparti, hvari för lossningen betingats 6 löpande arbetsdagar och bestämts att för hvar dag fartyget derefter genom lastemottagarens förvållande uppehölles, ersättning till Claus skulle af lastemottagaren utgifvas med 30 öre pr. registerton, till lossning af ifrågavarande lasten åtgått, utöfver i certepartiet bestämd tid, som tilländagått den 31 Maj 1904, jemväl nästpåföljande dag intill kl. 3 e. m.;

ty och då det ej visats att detta fördröjande af lossningens afslutande uppkommit genom något från fartyget härrörande hinder, derfor Claus vore ansvarig, utan det fastmer vid jemförelse mellan den i saken förebragta bevisning måste anses ådagalagdt, att dröjsmålet vållats af firmans uraktlåtenhet att låta från fartygets sida bortföra lasten, så fort den der lemnats, vid hvilket förhållande firman vore skyldig att till Claus utgifva ersättning för en öfverliggedag;

samt firman lemnat oemotsagd Claus' uppgift, att skonerten „John“ mätte 136,10 registertons,

förpligtades firman vid utmätningspåföljd att mot kvitto till Claus utgifva 40 kronor 83 öre jemte 5% ränta derå från stämningsdagen, till dess betalning skedde, samt i ersättning för rättegångskostnaderna 200 kroner.

Firman vädjade till Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, som i dom den 2 Juni 1905, enär det icke genom hvad i saken förekommit blifvit mot firmans bestridande styrkt, att det dröjsmål med lossningen af skonerten „John“s ifrågavarande last, för hvilket Claus i saken fordrat ersättning, vållats af firman, pröfvade rättvist att, med upphäfvande af motvädjade utslaget, ogilla Claus' talan och förplikta Clauss att med 120 kronor ersätta firmans kostnader å saken vid Rådstufvurätten.

Claus fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t under yrkande om fastställelse å Rådstufvurättens utslag.

Firman bestred ändringssökandet.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade Claus att ersätta firmans kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 100 kronor jemte domslösen.

75.

Landsoverretten i Kjøbenhavn, den 2 Oktober 1905.

Firmaet Petersen & Jensen af Svendborg
(Overretssagfører Werner)

mod

Firmaet E. W. v. d. Hude & Søn, Svendborg
(Højesteretsadvokat Halkier).

Et Restparti Bomuldsfrøkager i Sække losses i Svendborg. Konnossementet angiver Sækkenes Antal og Vægt, men Kapteinen havde taget Forbeholdet: Vægt ubekjendt. Ved Udlosningen viste der sig en Manco paa 773 Sække, og en Undervægt af 221,431 Pund, for hvilken sidste Modtagerne fordrede Erstatning. Rederiet ansaaes imidlertid kun forpligtet til at erstatte Værdien af de manglende Sække Kager, beregnet efter Gjennemsnitsvægten pr. Sæk af samtligeleverede Sække.

Under nærværende fra Svendborg Købstads Søret hertil indankede Sag paastod i første Instans de Appelindstævnte Firmaet E. W. v. d. Hude & Søn af Svendborg som Agenter for Rederne for $^{8}/_{8}$ „Rodney“: „$^{8}/_{8}$ Trafalgar Comp. lim.“ Appellanterne Firmaet Petersen & Jensen af Svendborg tilpligtede at betale dem 1770 Kr. 12 Øre til Rest paa Fragt for et med nævnte Skib forfragtet Parti Bomuldsfrøkager, med Renter 5% p. A. fra Stævningens Dato den 28 Oktober 1902 og Sagens Omkostninger, medens Appellanternes Paastand gik ud paa Frifindelse mod Betaling af 75 Kr. 38 Øre.

Ved Sørettens Dom af 3 Oktober 1904 blev de Appelindstævntes Paastand tagen til Følge, dog at Sagens Omkostninger bleve ophævede.

Denne Dom have Appellanterne indanket her for Retten, idet de have gentaget deres i første Instans nedlagte Paastande, medens de Appelindstævnte have paastaaet Sørettens Dom stadfæstet.

Sagens Omkostninger for Overretten have dernæst begge Parter paastaaet sig tilkjendt hos hinanden.

$^{8}/_{8}$ „Rodney“ afgik den 4 December 1901 fra New-Orleans til København blandt andet medførende et Parti Bomuldsfrøkager, som Appellanterne havde købt af et københavnsk Import Firma,

og paa hvilket Skibets Kaptajn havde udstedt et den 29 November 1901 dateret Konnossement, hvorefter Partiet, som skulde losses i Svendborg, bestod af 12022 Sække, hvis Vægt Afskiberne havde angivet til 3,271,217 lbs. (= 2,964,540 Pd.), medens Kaptajnen havde erklæret sig ubekjendt med Vægten.

Efter at Skibet, som den 3 Januar 1902 ankom til København, havde tilendebragt Losningen der afgik det til Svendborg; men ved Udlosningen her manglede der i Partiet 1014 Sække, hvilken Mangel dog delvis erstattedes ved andre Sække, saaledes at der kun blev en endelig Manco paa 773 Sække, og disse erkjendte Skibets Repræsentanter sig pligtige at tilsvare Appellanterne efter en mellem Parterne uomtvistet Pris af 6 Kr. 15 Øre pr. 100 Pd. og saaledes at Vægten for de 773 Sække beregnedes til 245 Pd. pr. Sæk, hvilken Vægt er Gjennemsnitsvægten pr. Sæk af det til Appellanterne leverede Antal Sække.

Efter denne Beregning vare Skibets Repræsentanter villige til at godtgjøre Appellanterne for Manco 10014 Kr. 49 Øre, men med denne Godtgjørelse vilde Appellanterne ikke lade sig nøje, hvorefter Sagen opstod.

Det er ved Fradrag af dette Beløb i den endnu udækkede Del af Fragten 11784 Kr. 61 Øre, det ovennævnte paastævnte Beløb af 1770 Kr. 12 Øre fremkommer.

Appellanterne hævde paa deres Side, at da Faktura og Konnossement angive den samlede Vægt af det til dem bestemte Parti Bomuldsfrøkager til 2,964,540 Pd., og der intet er oplyst om, at Partiet i Strid med Salgsbetingelserne har været undervægtigt, medens der kun er leveret dem 2,743,109 Pd., maa der gaaes ud fra, at Differencen 221,431 Pd. hidrører fra, at de 773 manglende Sække have haft tilsammen netop denne Vægt 286 Pd. pr. Sæk.

De fordre derfor Erstatning for Manco med et Beløb af 11709 Kr. 23 Øre, som de paastaa fradraget i fornævnte Restfragt 11784 Kr. 61 Øre, og det er mod Betaling af Differencen 75 Kr. 38 Øre, at de paastaa sig frifundne.

I det ovennævnte Konnossement indeholdes en Bestemmelse om, *at* Konnossementet — med sædvanlig Forbehold — afgiver fuldt Bevis mod Rederne for Skibets Modtagelse af det i Konnossementet nævnte Antal Kolli, *at* Rederne ikke skulle være ansvarlige for Udslettelse, Fejltagelser, Utilstrækkelighed eller Fraværelse af Mærker, Numre, Adresse eller Beskrivelse, *at* Rederne ikke skulle være bundne, forsaavidt angaar Korrektheden

af Angivelser i Konnossementet af Kvalitet, Kvantitet, Maal, Indhold, Vægt og Værdi, *at* Ladningen, som bringes i Land uden Mærker, fordeles af „Masterporter" mellem de Modtagere, hvis Partier maatte udvise Manco, idet saadan Fordeling skal accepteres af Modtagerne mod Manco, samt *at* Modtagerne samtykker i at være bundet ved alle Konnossementets Vilkaar, Indsigelser og Betingelser ligesaafuldt, som om han selv havde underskrevet samme.

Appellanterne gjøre til Støtte for deres Paastand gjældende, at der ved Udlosningen i København af Sække, der skulde losses i Svendborg, er begaaet en saadan Uagtsomhed fra Skibets Side, at dette, trods Konnossementsklausulens Bestemmelser, ifølge Grundsætningen i Sølovens §§ 145 og 146 maa være pligtig til at erstatte dem som Konnossementsmodtagere det derved lidte Tab fuldtud ɔ: efter Vægt, idet de angive at have maattet betale deres Sælger efter Vægt og Rederne netop ved den begaaede Uagtsomhedsfeil efter Appellanternes Anbringende har forhindret dem i *at* kontrollere Vægten paa det hele til dem bestemte Parti, *at* præstere Vægtattest overfor deres Sælger og eventuelt *at* konstatere Undervægt.

Selv om det mod de Appelindstævntes Benægtelse maatte kunne ansees godtgjort, at Tilstedeværelsen af den heromhandlede Manco skyldtes en efter Lovgivningens almindelige Regler til Skadeserstatning forpligtende Skødesløshed fra Skibets Side, findes Appellanterne dog at savne Føje til af Rederne at kræve Godtgjørelse for den foreliggende Manco af 773 Sække beregnet efter en højere Vægt pr. Sæk end af de Appelindstævnte hævdet.

Ligesom det nemlig skønnes i og for sig at maatte have Formodningen imod sig, at de manglende 773 Sække skulde have haft en Gjennemsnitsvægt pr. Sæk af ca. 286 Pd. eller 41 Pd. mere end de effektivt leverede i Svendborg udlossede Sække af samme Parti saaledes findes den i Faktura og Konnossement anførte Vægtangivelse under de foreliggende Forhold at maatte være uforbindende for de Appelindstævnte, og Appellanterne ville derfor ikke have Krav paa større Godtgørelse for Manco end det af de Appelindstævnte tilbudte Beløb: 10014 Kr. 49 Øre, og de ville saaledes i Overensstemmelse med de Appelindstævntes Paastand have at betale dem 1770 Kr. 12 Øre med Renter som paastaaet.

Som Følge heraf vil Søretsdommen, hvis Bestemmelser om Sagens Omkostninger der, som Sagen foreligger, ikke bliver Spørgsmaal om at forandre i de Appelindstævntes Favør, være at stadfæste.

Sagens Omkostninger her for Retten ville være at ophæve Stempelovertrædelse foreligger ikke her for Retten.

Thi kendes for Ret:

Sørettens Dom bør ved Magt at stande.

Sagens Omkostninger for Overretten ophæves.

Det idømte at udredes inden 8 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 72. Kungl. Maj:ts dom: Stockholms Transport och Bogseringsaktiebolag mot Sjökaptenen Friedrich Wilhelm Kappe. — 73. Kungl. Maj:ts utslag: Kommerskollegium mot Olaus Olsens Rederiaktiebolag. — 74. Kungl. Maj:ts dom: Befälhafvaren å skonerten „John" Axel Claus mot firman Persson & Paulsson i Helsingborg. — 75. Landsoverretten i Kjøbenhavn: Firmaet Petersen & Jensen af Svendborg mod Firmaet E. W. v. d. Hude & Søn, Svendborg.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 25	Aargang VI	1905

76.

Kungl. Maj:ts utslag den 23 Oktober 1905.

Firman Beckman & Bergström

mot

Aktiebolaget Sjöassuranskompaniet.

Klander af dispasch i hvad angår försäkringsgifvares ersättningsskyldighet för förlorad däckslast (pitprops).

Genom försäkringsbref den 22 Oktober 1903 försäkrade Aktiebolaget Sjöassuranskompaniet för handelsfirman Beckman & Bergström eller för vederbörandes räkning fritt från enskild skada utom i strandningsfall samt för kastning och spolning för en summa intill 26,730 kronor å ångfartyget „Falken“ under och på däck inlastad pitprops på fartygets resa från Luleå till Hull, och förband sig bolaget att ersätta förlust, skada och kostnad, hvarför bolaget ansvarade enligt den af svenska sjöförsäkringsgifvare reviderade allmänna svenska sjöförsäkringsplanen af November 1896 och i öfrigt enligt svensk sjölag.

Under resan spolades till följd af hög sjögång en del af däckslasten den 24 Oktober 1903 öfver bord. Sedan fartyget anländt till Hull den 27 i samma månad, utlossades der återstoden af lasten.

Hos dispaschören i Stockholm begärdes sedermera utredning för bestämmande af bolagets ersättningsskyldighet till följd af berörda förlust af däckslast. Til dispaschören ingafs, bland annat, följande handlingar:

1. ett den 18 Oktober 1903 dagtecknadt konnossement, utvisande att af firman i fartyget inlastats omkring 500 kubikfamnar pitprops, hvaraf 165 kubikfamnar å däck;

2. en den 22 Oktober 1903 å lasten utställd faktura, enligt hvilken lasten utgjorde 94;007 stycken eller 597,273 standards pitprops;

3. en den 27 November 1903 dagtecknad så kallad blå bok, utmärkande att fartygets last vid uppmätning i Hull befunnits utgöra allenast 80,104 stycken pitprops; samt

4. ett af fartygets befälhafvare Carl Hampus Wetterström, första styrmannen H. Wallin och andre styrmannen V. Wetterling utfärdadt intyg, att den däckslast, som förlorats under ifrågavarande resa, enligt deras antagende utgjort omkring tio, högst femton kubikfamnar.

I den 15 Juni 1904 utgifven dispasch beräknade dispaschören lastens försäkringsvärde till 16 482 kronor 35 öre. Då försäkringssumman uppgick till 26 730 kronor, fann dispaschören lasten vara för högt försäkrad, hvadan försäkringen af öfverskottet vore utan laglig giltighet. I saknad af uppgift i såväl fakturan som konnossementet å dimensionerna och antalet af på däck lastad props beräknade dispaschören med ledning af konnossementets uppgift å antalet kubikfamnar att af försäkringsvärdet belöpte å

rumslasten:	$^{335}/_{500}$ delar af 14 804:33 med	9 918:90.	
	10 % vinst härå	991:89.	
	försäkringskostnad 0,9 % å 11 009:88	99:09.	
			11 009:88.
däckslasten:	$^{165}/_{500}$ delar af 14 804:33 med	4 885:43.	
	10 % vinst härå	488:54.	
	försäkringskostnad 1,8 % å 5 472:47	98:50.	
			5 472:47.
			16 482:35.

Dispaschören förklarade att beträffande myckenheten af den förlorade delen af däckslasten förekomme, att densamma enligt befälets å ångaren „Falken“ antagande utgjort högst 15 kubikfamnar eller $^1/_{11}$ af hela däckslasten, medan deremot förlusten enligt den blåa boken skulle uppgått till 13 903 props mätande enligt uppgift i en engelsk skadeersättningsberäkning 119,157 standards eller i det allra närmaste $^3/_5$ af däckslastens standardstal. Härefter resolverade dispaschören: då kändt vore, att vid lossning af trälaster i England tillginge sålunda, att lasten lossades ur fartyget och upplades å emottagarens brädgård eller å kaj, utan att räkning eller uppmätning samtidigt skedde samt sådan räkning eller uppmätning i almänhet verkställdes först en eller annan vecka efter lossningens afslutande, hvilket äfven syntes varit fallet i fråga om „Falken“s last, enär ordern om mätningen vore daterad den 2 November och mätningen afslutats först den 27 i samma månad, men lastassuradören icke kunde vara ansvarig för hvad af lasten möjligen förekommit under dess upplägning i bestämmelseorten; och då härtill komme att af den i Hull verkställda uppmätningen framginge, antingen att den icke varit gjord med nogrannhet eller ock att annat mätningssätt användts än det i afskeppningsorten brukliga, enär exempelvis af $3^1/_2$″ och 4″ props uträknats respektive 3179 och 7331 stycken mera än som enligt fakturan af dessa dimensioner inlastats, hvadan den på ifrågavarande mätning grundada beräkningen af omfånget af den förlorade lasten icke kunde tillerkännas vitsord framför kaptenens och styrmännens utlåtande i berörda afseende, fann dispaschören rättvist beräkna förlusten i öfverensstämmelse med sistnämnda utlåtande till 15 kubikfamnar och bestämde den ersättning för sagda förlust, som sjöförsäkringsbolaget hade att utgifva på grund af den lemnade försäkringen till $^{15}/_{165}$ af däckslastens försäkringsvärde eller till 497 kronor 50 öre.

Firman klandrade hos Stockholms Rådstufvurätt dispaschen. Förlusten af däckslast hade enligt den i Hull verkställda uppmätningen och beräkningen uppgått till 119,157 standards pitprops. Denna uppmätning måste anses mera tillförlitlig än den af fartygets kapten och styrmän gjorda uppskattningen. Firman yrkade derför att bolaget måtte förpliktas att till firman såsom ersättning för ifrågavarande förlust utgifva hvad af det utaf dispaschören beräknade försäkringsvärdet 16,482 kronor 35 öre belöpte å omförmälda 119,157 standards i förhållande till hela lasten 597,273 standards eller 3,288 kronor 20 öre jemte ränta.

Bolaget yrkade fastställelse å dispaschen.

Rådstufvurätten fann i utslag den 59 Oktober 1904 firman ej hafva anfört skäl, som kunde i dispaschen verka ändring samt förpliktade firman att ej mindre ersätta bolagets kostnader i målet med 227 kronor jemte protokollslösen än äfven godtgöra de särskilda ledamöterna af Rätten med tillhopa 155 kronor.

Firman fullföljde hos Kungl. Maj:t sitt ändringssökande, som af firman bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen fann Kungl. Maj:t ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpliktade firman att ersätta bolagets kostnader å målet hos Kungl. Maj:t med 100 kronor jemte utslagslösen.

77.

Sø- og Handelsretten i København, den 1 November 1905.

Konsul Harald Isachsen af Kristiania som Rheder for Dampskibet „Gyda"
(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

A/S Det danske Kulkompagni
(Højesteretssagfører Liebe).

Et norsk Dampskib losser i København en Ladning Kul, og Losningen var overtaget af Modtagerne til gangbar Pris. Rederiet debiteres 55 Øre per Ton men fordrer tilbage 10 Øre per Ton, idet dette er den sædvanlige Pris for Kullosning i København fra danske Dampskibe. Modtagerne frifindes, idet Retten ikke anser det godtgjort, at 45 Øre per Ton var den sædvanlige Betaling for Kullosning, da der under Sagen intet var oplyst om Forholdet mellem de Kulmængder, der losses i København fra danske og fra udenlandske Skibe.

Ved Certeparti af 24 August 1904 bortfragtedes den norske Damper „Gyda" til at føre en Ladning Kul fra Cardiff til København, hvor Indstævnte A/S Det danske Kulkompagni var Ladningsmodtager; efter Certepartiets Bestemmelser skulde de Indstævnte besørge Losningen mod at Skibet betalte gangbar Pris („current rate") og leverede Damp, Dampspil m. m. Efter endt Losning krævede de Indstævnte for Arbejdspenge ved Losningen 55 Øre per Ton eller ialt 790 Kr. 98 Øre, hvilket Beløb afkortedes i Fragten. Citanten har nu under Paaberaabelse af, at det sædvanlige Beløb, der betales af Skibe her i Havnen for Udlosning af Kul, er 45 Øre pr. Ton, paastaaet de Indstævnte tilpligtede at tilbagebetale ham 143 Kr. 80 Øre tilligemed Renter 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 15 Juli d. A. og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaaet dem frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de gør gældende, at der er og længe har været 2 Taxter i Københavns Havn ved Losning af Kul fra Dampskibe, den ene — 45 Øre pr. Ton — gyldig for danske Skibe, den anden — 55 Øre pr. Ton — for udenlandske Skibe. De har til Støtte herfor fremlagt en Erklæring fra flere af vore større Kulimportører, Skibsmæglere og Dampskibsagenter, hvorefter „det i Københavns Havn er fast og ufravigelig Koutume, at der be-

regnes 55 Øre pr. Ton ved Losning af Kul fra udenlandske Dampere".

Der findes ingen udtrykkelig Udtalelse i Certepartiet, hvoraf det fremgaar, at der ved Ordene: „current rate" er sigtet til den Taxt, der almindeligvis forlanges af udenlandske Skibe, og der er ikke under Proceduren anført noget, der paa antagelig Maade kan retfærdiggøre en saadan Forskel paa Betalingen for ganske det samme Arbejde, men det er paa den anden Side ikke godtgjort, at 45 Øre pr. Ton er den sædvanlige Taxt for Kullosning her i Havnen, idet der intet er oplyst om Forholdet mellem de Kulmængder, der losses her af danske og af udenlandske Skibe.

Under disse Omstændigheder vil de Indstævnte ikke kunne tilpligtes at tilbagebetale det fornævnte Beløb, men Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke under Sagen.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, A/S Det danske Kulkompagni, bør for Tiltale af Citanten, Konsul Harald Isachsen i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

78.

Kungl. Maj:ts dom, den 10 November 1905.

Skeppsklareraren F. Stålhammar i Ystad

mot

Grosshandlaren C. A. Winblad såsom innehafvare af firman G. A. Ekblad & Co. i Nyköping.

Af skeppsklarerare i förskott guldet haveribidrag skall enligt dispaschen utgå med ränta till och med den dag dispaschen beräknades vinna laga kraft, men kommer beloppet på grund af klander mot dispaschen i annan del att utbetalas först efter det slutligt utslag i målet fallit. I förevarande mål utdömas ränta intill betalningsdagen. Domstolarna anse nämligen att ifrågavarande räntefordran *icke varit föremål för bedömande i dispaschmålet*, samt att vederbörande varit berättigad att om räntan föra särskild talan, oaktadt förbehåll derom icke blifvit gjordt i berörda dispaschmål.

Tyska ångfartyget „Therese Horn" afgick den 6 Mars 1900 från Libau för att gå till Oxelösund med last af kli och oljekakor. På vägen mötte fartyget is och befälhafvaren ansåg sig icke kunna komma till Oxelösund och beslöt att gå till närmaste isfria hamn. Fartyget inkom så till Ystad den 8 Mars 1900, men stötte på grund utanför Ystads hamn, kom snart åter loss, men var då läck. Lasten, som delvis skadats, lossades, och läckan reparerades. Lastemottagarne, firman G. A. Ekblad & Co. och en annan firma i Nyköping erforo hvad som händt, och påyrkade att få lasten fortskaffad till Stockholm, som vore närmaste isfria hamn i förhållande till Oxelösund, men kaptenen ansåg sig hafva fullgjort certepartiet.

Då „Therese Horn" kommit till Ystad, vände sig kaptenen till Skeppsklareraren F. Stålhammar för hjelp med ordnandet af haveriförhållandena, och Stålhammar ombesörjde lossning och besigtning m. m. samt förskotterade alla kostnader.

I skrifvelse till Stålhammar den 14 April 1900 anhöllo lastemottagarne, att samtliga kostnader för återutlastningen måtte upptagas i generalräkningen öfver haveriet för att vid upprättandet af dispaschen påföras dem det vederborde, hvarefter lastemottagarne hos dispaschören i Stockholm begärde dispasch, hvilken upprättades den 8 November 1900.

I denne dispasch tillgodoförde Stålhammar ersättning för utgifterna enligt generalräkningen 10,197 kronor 97 öre jemte 6 %

årlig ränta å 9,998 kronor 1 öre från den 8 September till och med den 7 December 1900 med 149 kronor 97 öre äfvensom utbetald dispaschekostnad 454 kronor eller tillhopa 10,801 kronor 94 öre. Af sistnämnda belopp påfördes 3,864 kronor 80 öre firman såsom ägare till en del af ifrågavarande last.

Firman öfverklagade hos Stockholms Rådstufvurätt dispaschen under yrkande att vissa af firman och annan person utgifna belopp måtte i dispaschen upptagas till ersättande i gemensamt haveri. Rådstufvurätten fastställde i utslag den 29 Augusti 1901 dispaschen, men firman fullföljde sin talan hos Kungl. Maj:t, som emellertid i utslag den 24 November 1902 ej fann skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag.

Stålhammar instämde Grosshandlaren C. A. Winblad i Nyköping såsom innehafvare af firman Ekblad & Co. till Rådstufvurätten i Nyköping samt anförde: Då Stålhammar i dispaschen godtgjorts ränta å af honom förskjutna belopp till och med den 7 December 1900, hade detta skett under antagande, att dispaschen då skolat vinna laga kraft och haveribidragen utbetalas. Firman hade emellertid först den 13 Februari 1903 till Stålhammar erlagt det firman till betalning ålagda beloppet 3,864 kronor 80 öre. Stålhammar yrkade derför att firman måtte förpliktas till honom utgifva sex procent ränta för tiden från den 8 December 1900 till den 13 Februari 1903 å hvad af sistnämnda belopp motsvarade på firman belöpande andel i generalräkningens kapitalsumma eller 3,695 kronor 85 öre.

Winblad bestred krafvet. Stålhammar hade icke inför dispaschören framställt anspråk på ränta å de förskotterade medlen för den i stämningen afsedda tid samt vore förty förlustig rätten att särskildt utsöka samma ränta. För öfrigt hade dispaschen, som icke heller innehölle åläggande för Winblad att gälda ränta för nämnda tid, i fråga om ränteberäkningen vunnit laga kraft emot Stålhammar.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 24 Augusti 1903:

Af handlingarna i saken inhemtas, att, sedan tyska ångaren „Therese Horn“ på resa från Libau till Oxelösund med last af kli och oljekakor under början af år 1900 träffats af haveri och ingått i Ystads hamn, Stålhammar ombesörjt lastens lossning, magasinering och inlastande i andra fartyg samt förskjutit medel till åtskilliga af haveriet föranledda utgifter; att på begäran af lastens ägare fördelning af haverikostnaderna blifvit af dispaschören i Stockholm den 8 November upprättad; att i denne dispasch Stålhammar tillgodoförts dels ersättning för „utgifter enligt general-

räkning" dels „utbetald dispaschkostnad" och dels „godtgjord ränta" med tillhopa 10,801 kronor 94 öre, hvaraf 3,864 kronor 80 öre påförts Winblad såsom egare af en del utaf ifrågavarande last; att den ränta, som i dispaschen förts Stålhammar till godo, varit beräknad för tiden till och med den 7 December 1900, då dispaschen skolat vinna laga kraft och då, enligt de förutsättningar, som legat till grund för dispaschörens utlåtande, haveribidragen bort vara till Stålhammar inbetalda; att emellertid dispaschen blifvit af Winblad öfverklagad under yrkande endast, att vissa utgiftsposter, hvilka i dispaschen upptagits såsom lastägarnes enskilda kostnader, måtte ersättas i gemensamt haveri, men att dispaschen blifvit af Kungl. Maj:t genom utslag den 24 November 1902 fastställd; samt att Stålhammar, som den 13 Februari 1903 uppburit det Winblad påförd haveribidraget, icke utbekommit ränta för längre tid än till och med den 7 December 1900;

och enär den del af nämnda haveribidrag, som utgjort Stålhammars kapitalfordran eller 3,695 kronor 85 öre, enligt dispaschen varit till betalning förfallen den 7 December 1900,

samt frågan om Stålhammars rätt att efter sagda dag erhålla ränta å detta belopp ej kan anses hafva varit föremål för bedömande i den genom Kungl. Maj:ts utslag den 24 November 1902 afdömda tvisten,

alltså och med stöd af grunderna för 9 kapitlet 8 § handelsbalken samt utan afseende å hvad Winblad i saken invändt och yrkat, förpliktades Winblad att till Stålhammar mot kvitto genast utgifva ränta å nämnda belopp 3,695 kronor 85 öre beräknad efter sex för hundrade om året under den i stämningen angifna tiden, eller från den 8 December 1900 till den 13 Februari 1903, äfvensom att godtgöra Stålhammar för dennes kostnader å saken med 149 kronor.

Winblad vädjade till Svea Hofrätt, som i dom den 18 November 1904 utlät sig:

Emedan Stålhammar, hvilkens i denna sak framställda anspråk på ränta icke varit föremål för bedömande i det genom Kungl. Maj:ts omförmälda utslag afgjorda dispaschmål, lagligen egde att om räntan föra särskild talan, oaktadt förbehåll derom i berörda dispaschmål icke blifvit gjordt,

ty och som af i saken företedda handlingar framginge, att det belopp, 3,695 kronor 85 öre, hvarå Stålhammar fordrat ränta, utgjorde Stålhammar's kapitalfordran hos Winblad enligt omförmälda dispasch, samt berörda fordran varit förfallen till betalning

redan den dag, dispaschen utfärdats, eller den 8 November 1900, men upplyst vore att samma fordran blifvit till Stålhammar gulden först den 13 Februari 1903,

alltså och då Stålhammar vore jemlikt grunderna för 9 kapitlet 8 och 10 §§ handelsbalken berättigad att å nämnda kapitalbelopp åtnjuta ränta efter sex procent för den i stämningen afsedda tid, fastställdes det slut, Rådstufvurättens utslag innehölle; och skulle Winblad godtgöra Stålhammar för utgifterna å saken i Hofrätten med 40 kronor jemte stämpel å Hofrättens dom.

Winblad fullföljde sitt ändringssökande, som af Stålhammar bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj:t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpliktade Winblad att ersätta Stålhammar hans kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 175 kronor jemte domslösen.

79.

Sø- og Handelsretten i København, den 8 November 1905.

Selskabet „Forsikringen for danske Sejlfartøier til Fiskeribrug" og A. N. Grøn & Witzke som Indehavere af Assurance-Bureauet
(Overretssagfører Chr. Winther)

mod

Det forenede Bugserselskab
(Overretssagfører Steinthal).

Da Sandpumpedamperen „Rolf" skal passere Knippelsbro i Københavns Havn, lægger en Slæbebaad med en Galease paa Slæb sig iveien for den med den Følge, at Pumpedamperen løber ind paa og beskadiger en Duc D'Albe. Denne Skade erstattes af Pumpedamperens og Galeasens Assurandører med Halvdelen hver, og de sagsøger derpaa i Forening Slæbedamperen, hvis Eiere imidlertid frifindes, fordi det oplyses, at man ved en Misforstaaelse ombord paa Galeasen af en Ordre fra Slæbebaaden havde kastet Galeasens Fortrosse los, saa at det blev nødvendigt for Slæbebaaden strax at paabegynde Slæbningen med Fare for at kollidere med „Rolf".

Den 7 September 1904 kom Sandpumpedamperen „Rolf" nordfra ned gennem Havnen for at passere Knippelsbro, hvor de sædvanlige Signaler for Gennemsejling var blevet hejste, da Skibet var kommet forbi Nyhavns Hoved. Da „Rolf", som gik for halv Kraft, var kommen i en Afstand af ca. 200 Fod fra Broen, hvis Klapper dog endnu ikke var aabnede, spærredes Vejen for den af Bugserdamperen „Refshalen", der med Galeasen „Thor" af Dreiø paa Slæb svingede ud fra Kajen ved Brogade, hvor „Thor" havde ligget fortøjet, for at gaa nordpaa gennem Havnen. „Rolf" stoppede Maskinen og forsøgte paa ved at lægge Roret Styrbord at gaa agten om „Thor", men da dennes i Land fastgjorte Agtertrosse endnu ikke var kastet los, maatte der slaas fuld Kraft bak. „Thor" lod nu sin Agtertrosse gaa, medens „Rolf", der ikke turde vedblive med Bakningen af Hensyn til en anden paa Christianshavnssiden liggende Kvase stoppede Maskinen, lagde Roret Bagbord og slog halv Kraft frem for agten om „Thor" at komme op i Løbet, hvad ogsaa lykkedes, men da Roret nu lagdes haardt Styrbord for at støtte, lystrede Skibet ikke. Da „Rolf" vedblivende skar Styrbord over, skiftedes Maskinen til fuld Kraft bak, og samtidig lod Kaptajnen Bagbords Anker falde, men desuagtet

tørnede Skibet mod en af de ved Knippelsbro over mod Københavnssiden anbragte Duc D'Alber, som derved beskadigedes. „Rolf" selv led ingen Skade.

Citanterne, der er Assurandører for henholdsvis „Thor" og „Rolf", og som ved mindelig Overenskomst med Havnevæsenet har erstattet dette Skaden med 1 000 Kr., hvoraf de hver har betalt Halvdelen, søge nu som solidariske Sagsøgere de Indstævnte, „Refshalen"s Rhederi til Betaling af dette Beløb med Renter 5% p. A. fra Stævningens Dato den 29 Marts 1905, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger. De har i saa Henseende gjort gældende, *at* Føreren af „Refshalen" som den, der ledede Bugseringen, maatte bære Ansvaret for, at han løb ud med „Thor" paa et Tidspunkt, da Farvandet ikke var frit, *at* han endvidere selv ved den i sin Tid aflagte Søforklaring har erkendt ikke at have lagt Mærke til Brosignalerne ved den paagældende Leilighed, *og at* „Rolf" ved den af „Refshalen" foretagne Manøvre har været tvungen til at handle som sket.

De Indstævnte har paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Føreren af „Refshalen" har som Vidne under Sagen forklaret følgende om Grunden til den af ham foretagne Manøvre: Han, der laa paa Siden af „Thor" med Slæbetrossen fra denne ombord, medens „Thor" laa fortøjet ved Land med Stævnen vendt mod Syd og med sit Spryd ragende ind i en foranliggende Kvases Rigning, bad „Thor"s Fører om at hale lidt agterover for at komme klar. Dette skete ogsaa, men samtidig lod „Thor" uden Ordre fra hans Side og uden at dette havde været hans Hensigt Fortrossen, der holdt Skibet ind til Bolværket gaa, hvad der havde til Følge, at „Thor" af den nordgaaende Strøm svajedes ud i Farvandet. Dels for selv at komme klar af „Thor", dels for at undgaa Skade ved at drive ned paa nogle agten for „Thor" liggende Hyttefade satte Vidnet fuld Fart paa for at komme foran om „Rolf" og varskoede „Thor" om at lade Agtertrossen gaa. Skønt dette ikke strax blev efterkommet, lykkedes det dog at komme foran „Rolf" idet „Thor" passerede foran Boven af dette Skib i en $^1/_2$ Skibslængdes Afstand („Thor"s Længde er ca. 50 Fod).

Rigtigheden af denne Forklaring har Føreren af „Thor" ikke bestemt turdet benægte. Men herefter findes det ikke tilstrækkelig godtgjort, at Skylden for den skete Skade helt eller delvis kan lægges paa „Refshalen".

De Indstævnte vil derfor være at frifinde for Citanternes

Tiltale. Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Det forenede Bugserselskab, bør for Tiltale af Citanterne, Selskabet „Forsikringen for danske Sejlfartøier til Fiskeribrug" og A. N. Grøn & Witzke som Indehavere af Assurance-Bureauet i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves.

80.

Christiania Sjøret, den 20 November 1905.

Kaptein Thomas Salvesen
(Advokat Kristen Johanssen)

mod

Skibsreder D. S. Meier
(Overretssagfører Falck Mo).

At en Skibsfører ved sin Ansættelse som saadan har maattet tegne Aktier i Skibet, giver ham ingen Ret til at fordre Udløsning, selvom han afskediges uden skjellig Grund, naar ikke saadan Ret er gjort til en udtrykkelig Kontraktsbetingelse.

Ved Sjøretsstævning af 9 Marts 1905 har Kaptein Thomas Salvesen anlagt nærværende Sag mod Skibsreder D. S. Meier. I Stævningen gives følgende Sagsfremstilling:

„I April Maaned 1904 indtraadte Kaptein Thomas Salvesen i Underhandlinger med Skibsreder D. S. Meier, Kristiania, om mod Indskud af Penge at erholde Førerposten paa et Dampskib, der disponeredes af Meier.

Enighed opnaaedes og 5 Mai blev Salvesen ansat som Fører paa D/S „Sigyn" mod at han overtog og kontant betalte Aktier til paalydende Kr. 4 000,00 i D/S „Jern", Kr. 6 000,00, i D/S „Inga" og Kr. 5 000,00 i D/S „Sigyn". Af disse Aktier transporteredes Kr. 3 000,00 i „Inga" og Kr. 2 000,00 i „Jern" til Thomas Salvesens Broder, Anton Salvesen.

Samtlige Aktier tegnedes og betaltes for at derigjennem Thomas Salvesen skulde erholde Førerposten paa „Sigyn" og var Tegningen gjort til en udtrykkelig Betingelse herfor fra Meier's Side.

Det er da en Selvfølge, at Kaptein Salvesen ikke retmæssigen af Hr. Meier kunde afsættes uden dertil at have givet gyldig Grund. Og saafremt Afskedigelse uden Grund desuagtet fandt Sted, maatte dette medføre, at Hr. Meier pligtede at tage tilbage samtlige de Aktier, som af og for Hr. Salvesen var tegnet for at erholde Førerposten.

Den 11 Februar 1905 blev Salvesen afsat fra sin Stilling uden dertil at have givet gyldig Grund.

Ligeledes har Kaptein Salvesen tilgode en Del af sin Hyre".

Efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling har Citanten — med Forbehold om senere Indtale af det foreløbig ikke medtagne Beløb Kr. 5 000,00 — nedlagt saadan Paastand:

„At Skibsreder D. S. Meier tilpligtes under Exekutions Tvang mod Udlevering af Aktier i D/S „Jern" til paalydende Kr. 2 000,00, i D/S „Inga" til paalydende Kr. 3 000,00 og i D/S „Sigyn" til paalydende Kr. 5 000,00 at udbetale Kaptein Thomas Salvesen Kr. 10 000,00 med lovlige Renter, — at D. S. Meier tilpligtes at give Opgjør for den Kaptein Salvesen tilkommende Hyre samt at udbetale det Beløb, som ved rigtig Beregning udkommer, — samt at Citanten hos Indstævnte tilkjendes Sagsomkostninger".

Indstævnte har nedlagt Paastand om Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Indstævnte har under Sagen — overensstemmende med det under Forligsmæglingen fremsatte Tilbud — udbetalt den Citanten tilkommende Hyre med Kr. 209,93 og Citanten har derefter frafaldt sin Paastand i dette Punkt.

Indstævnte anfører, at det er meget almindeligt, at Skibsførere sætter Penge i Skibe for at faa Post som Fører, men dette giver dem — fremholdes der — ikke nogen *Førerret,* saaledes at de i Tilfælde af Afskedigelse skulde have Ret til Udløsning, medmindre Rederen kunde bevise, at han i Skibsførerens eget For-

hold havde skjellig Grund til Afskedigelsen. En saa vidtgaaende Ret maatte særskilt være betinget, men det er her ikke Tilfældet, — tvertimod blir det fra Indstævntes Side udtrykkelig udtalt, at Citanternes Overtagelse af Aktier ikke skulde begrunde nogen saadan Ret for ham. Subsidiært paastaar Indstævnte derhos, at han i Citantens Forhold har havt skjellig Grund til at afskedige ham.

Citanten paa sin Side medgiver, at han ikke har noget Krav paa Uafsættelighed (kfr. ogsaa Sjøfartslovens § 61). Men Citanten hævder, at naar han overtager en Flerhed af Aktier ved Kontrakt, ikke direkte med et Rederi, men med Indstævnte personlig som korresponderende Reder for flere forskjellige Skibe mod som Vederlag at erholde en Førerpost, saa maa Kontrakten til en vis Grad ogsaa paalægge Indstævnte Forpligtelser. Og disse Forpligtelser maa efter Citantens Mening gaa ud paa, at Indstævnte skulde sørge for baade at han fik Førerposten, og at han beholdt den, medmindre enten Citantens eget Forhold gjorde Afskedigelse berettiget eller Udløsning fandt Sted. Citanten fastholder, at han ikke ved sit Forhold har givet skjellig Grund til Afskedigelse.

Retten finder at burde give Indstævnte Medhold. Det er som af Indstævnte fremholdt meget almindeligt, at Sjømænd for at faa Skib at føre maa sætte en Del Penge ind i Skibet, uden at der herved erhverves nogen Førerret. Vistnok er det Vedkommendes Forudsætning, at han paa denne Maade erhverver sig en Livsstilling. Men naar denne Forudsætning ikke er gjort til nogen udtrykkelig Kontraktsbetingelse, kan man ikke uden videre gaa ud fra, at hans Stilling som Aktionær og som Fører staar i nogen nødvendig Forbindelse med hinanden, eller at han mere end de andre Aktionærer skulde have nogen fortrinlig Ret til at erholde Udløsning. Der foreligger ikke i nærværende Sag særskilte Omstændigheder, som skulde kunne begrunde noget andet Resultat. Tvertimod maa man efter 4de Kontravidnes Forklaring og Indstævntes Skrivelse til Citanten af 5 Mai 1904 (Dok. 1 ad 6) anse det godtgjort, at der under Forhandlingerne mellem Parterne netop var talt om, hvorvidt Citanten i Tilfælde af Afskedigelse skulde have Ret til at forlange Udløsning, men at saadan Ret ikke blev tilstaaet ham. Det vil ogsaa let sees, at en korresponderende Reder kan have mange Grunde for at forbeholde sig Afgjørelsen af, om han vil beholde en Skibsfører eller ei, udenat han vil være forpligtet til at lade denne Afgjørelsens Korrekthed prøve af udenforstaaende. Vistnok *kan* Misbrug her tænkes, men herimod faar man, hvis man befrygter saadanne, gardere sig i selve Kontrakten.

De foreliggende Oplysninger om Citantens Forhold som Skibsfører synes forøvrigt at vise, at Afskedigelsen hverken kan betegnes som vilkaarlig eller uden nogensomhelst Grund, udenat imidlertid Retten efter Sagens Stilling finder det nødvendigt at indgaa nærmere paa, hvorvidt Oplysningerne vilde have gjort en Afskedigelse berettiget, hvis Afskedigelsen havde indeholdt et Brud paa en Citanten tilkommende selvstændig Rettighed, hvad enten nu dette skulde betegnes som Førerret eller som Ret til Udløsning i Tilfælde af Afskedigelse.

Efter det anførte vil Indstævnte være at frifinde. Sagens Omkostninger antages, om end under Tvivl, at kunne ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte. Skibsreder D. S. Meier, bør for Citanten, Skibsfører Thomas Salvesen's Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

15—11—1905.

M. C. Backer,
kst.

16—11—1905.

Enig: *W. Grønstad.* *W. P. Lorentzen.*

Indhold: 76. Kungl. Maj:ts utslag: Firman Beckman & Bergström mot Aktiebolaget Sjöassuranskompaniet. — 77. Sø- og Handelsretten i København: Konsul Harald Isachsen i Kristiania som Rheder for Dampskibet „Gyda" mod A/S Det danske Kulkompagni. — 78. Kungl. Maj:ts dom: Skeppsklareraren F. Stålhammar i Ystad mod Grosshandlaren C. A. Winblad såsom innehafvare af firman G. A. Ekblad & Co. i Nyköping. — 79. Sø- og Handelsretten i København: Selskabet „Forsikringen for danske Sejlfartøier til Fiskeribrug" og A. R. Grøn & Witzke som Indehavere af Assurance-Bureauet mod Det forenede Bugserselskab. — 80. Christiania Sjørett: Kaptein Thomas Salvesen mod Skibsreder D. S. Meier.

„NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 26	Aargang VI	1905

81.

Kungl. Maj:ts dom, den 27 Oktober 1905.

Firman C. G. Wickberg & Söner i Sundsvall

mot

Firman Wålstedt & Co. i Sundsvall.

Kraf mot lastemottagare å frakt för ett från Rio de Janeiro till Sundsvall transporteradt parti kaffe.

Rederiet anses haſva varit skyldigt att utan oskäligt uppehåll föranstalta om varans omlastning och försändande från Hamburg. Då derför en del af kaffepartiet fått kvarligga i Hamburg från den 19 November till den 24 December 1901 med påföljd att detsamma på grund af ishinder måst lossas i Stockholm och å järnväg föras till Sundsvall, förklaras lastemottagaren berättigad att å frakten njuta afdrag för honom derigenom åsamkade kostnader.

Firman Wålstedt & Co. i Sundsvall köpte af firman W. Ströier & Co. i Köpenhamn 500 balar kaffe, som skulle för firman Wålstedts räkning föras från Rio de Janeiro till Sundsvall. Enligt två den 16 Oktober 1901 dagtecknade konnossement har der-

efter bolaget under firma Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Actien Gesellschaft för befordran från Rio de Janeiro till Hamburg med ångfartyget „Sparta“ mottagit ifrågavarande kaffeparti att aflemnas i Hamburg för vidare befordran till någon annan hamn eller plats. Efter „Sparta“s ankomst till Hamburg den 17 November 1901 öfverlemnades kaffepartiet till firman H. M. Gehrckens. Genom denna firmas försorg inlastades sedermera af partiet att leveras i Sundsvall dels å ångfartyget „Gefle“ enligt två konnossement, dagtecknade det ena den 24 November och den 4 December 1901 och det andra den 4 December 1901 tillhopa 409 balar dels enligt konnossement den 24 December 1901 å ångfartyget „Hudiksvall“ återstående 91 balar.

Ångfartyget „Gefle“ anlände i vederbörlig ordning till Sundsvall, hvaremot „Hudiksvall“ på grund af ishinder måste ingå till Stockholm och der aflemna sin last. Denna blef sedermera genom firman Wålsteds försorg å järnväg transporterad till bestämmelseorten.

Firman C. G. Wickberg & Söner instämde i egenskap af ombud för bolaget och firman Gehrckens till Rådstufvurätten i Sundsvall firman Wålstedt med yrkande att utbekomma frakt för ifrågavarande 500 balar kaffe från Rio de Janeiro till Sundsvall med tillhopa 1,332 kronor 82 öre.

Firman Wålstedt genmälde: Kaffepartiet hade utlossats i Hamburg den 19 November 1901, men hade 91 säckar icke afgått till Sundsvall för än den 25 påföljande December, oaktadt derförinnan under nämnda December månad flera ångbåtslägenheter från Hamburg till Sundsvall förekommit. Genom detta dröjsmål, som föranledts af firman Gehrckens försumlighet, hade firman Wålstedt tillskyndats åtskilliga utgifter, nämligen för frakt af kaffepartiet från Stockholm till Sundsvall 188 kronor 38 öre; för omkostnader i Stockholm 26 kronor; för telegram, telefonering och postporto 10 kronor samt för protestkostnad hos notarius publicus i Sundsvall 5 kronor. Firman Wålstedt yrkade derför, att firman måtte berättigas att vid likvid för ifrågavarande fraktfordran njuta afdrag för nämnda kostnader med tillhopa 229 kronor 38 öre.

Hufvudkonnossementen, sins emellan lika, innehöllo bland annat: „Afsändt i synbart god ordning och kondition eller mottaget i synbart god kondition för afsändning med ångaren „Sparta“ liggande i Santos hamn och destinerad till Hamburg 250 balar kaffe att leveras från skeppsdäck, der fartygets ansvarighet skall upphöra i lika god ordning och kondition i Hamburgs hamn enligt förbehåll och villkor i detta konnossement.

Frakten för varorna skall betalas af godsemottagaren.

Varor, hvilka genom särskild öfverenskommelse häri skola fortskaffas från Hamburg, Rotterdam, Antwerpen eller Havre till någon annan hamn eller plats, skola fortskaffas med järnväg eller ångare eller bogserade pråmar enligt fartygets behag och på dess bekostnad men på mottagarens risk och skola vara underkastade alla de villkor, som fordras af kompanier eller individer, som utföra förmedlingen. Fartygets ansvarighet upphör, då godset sålunda levererats för transitoskeppning. — — — I händelse det skulle anses otryggt att gå in i lossnings- eller leveranshamnen till följd af krig eller oroligheter eller af is eller någon annen orsak, har kaptenen eller agenten frihet att ilandsätta varorna i någon annan hamn, som de anse säker på afsändarens risk och kostnad. — — — För den händelse regelbunden ångbåtskommunikation på destinationshamnarna är afbruten af is eller helt och hållet upphört, levereras varorna i Hamburg".

De tre Hamburgkonnossementen, äfven sins emellan lika med undantag af varupartiernas storlek och ångarnes namn, lydde: „Anslutningskonnossement för genomgångsgods pr. ångaren „Sparta" från Rio den $^{16}/_{10}$ 1901 specificeradt som följer. 159 säckar kaffe emottaget af Hamburg-Amerika Liniens speditionsafdeling i Hamburg och åter lastadt på ångaren „Gefle" att enligt originalgenomfraktkonnossement levereras i Sundsvall till order eller så långt fartyget utan fara kan gå. Försändningen eger rum på grund af villkoren i genomkonnossementet samt de å de olika linierna brukliga konnossementen. Varornas utlemnande sker emot detta konnossement, hvars utbyte mot originalgenomfraktkonnossementet äfvensom fraktbetalningen sker hos aktiebolaget Sundsvalls Handelsbank. — — — Alla händelser och omständigheter, bland andra, strejker, is, krigsfara, hvilka afbryta varornas vanliga jemnare vidare afsändning undantagas och uppstående kostnader falla varan till last. Åt rederiet resp. deras företrädare på omlastningsplatserna är det öfverlåtet att på den väg dem synes vara tjenligast och fördelaktigast genom andra skepp eller fartyg vidare försända varan och skola anspråk härvid i intet fall tillkomma varuinnehafvaren. Om skepparen för ishinder, blokad eller oroligheter ej kan uppnå destinationshamnen eller i följd af erhållna underrättelser håller det för farligt att anlöpa sagda hamn eller han efter ankomsten dit af fruktan att varda innestängd af is eller för oroligheter, blokad eller uppror anser nödigt afbryta lossningen och begifva sig ur hamnen, har skepparen rätt att på emottagarens

risk och räkning lossa hela eller återstående lasten i närmaste passande och säkra hamn".

I målet är upplyst att två ångfartyg utan hinder af is afgått från Hamburg till Sundsvall den 5 och den 17 December 1901.

Firman Wickberg ansåg att vederbörande på grund af innehållet i konnossementen varit berättigade att handla så som skett. Under slutet af November och December månader 1901 lågo så stora kaffepartier för inlastning i Hamburg för skeppning till Sverige att ifrågakomna 91 balar ej kunnat sändas med tidigare lägenhet.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 10 November 1902:

Enär firman Wålstedt, som medgifvit riktigheten af den af firman C. G. Wickberg & Söner åberopade frakträkning, icke ens påstått, att ångfartyget „Hudiksvall", å hvilket i saken ifrågakomna 91 säckar kaffe inlastats i Hamburg, utan fara för is för lossande af lasten kunnat ingå till Sundsvall eller annan lämpligare hamn än Stockholm, vid hvilket förhållande lossningen enligt bestämmelserna i åberopade konnossementen skett på mottagarens risk och räkning,

alltså och då firman Wålstedt ej styrkt att försummelse från ångfartyget „Sparta"s rederis eller dess ombuds i Hamburg sida orsakat, att nämnda del af det för firman Wålstedts räkning med „Sparta" till Hamburg anlända kaffepartiet ej afsändts från Hamburg förr än med „Hudiksvall",

pröfvade Rådstufvurätten, med ogillande af firman Wålstedts ersättningsanspråk, rättvist förplikta firman Wålstedt att till firman Wickberg mot kvitto genast utgifva 1,332 kronor 82 öre jemte 5 % ränta deraf från stämningsdagen den 2 April 1902 tills betalning skedde; hvarjemte firman Wålstedt ålades ersätta firman Wickbergs rättegångskostnader med 240 kronor.

Firman Wålstedt vädjade till Svea Hofrätt samt ingaf der för att visa att den egentliga orsaken till de 91 balarnas kvarlemnande varit den, att balarna blifvit öfverpackade och derför ej varit åtkomliga samtidigt med de öfriga balarne, ett af Hamburg-Amerikaliniens speditionsafdelning till firman Ströijer & Co. aflåtet bref, deri det hette: „Till svar kunna vi endast vidhålla, hvad vi redan meddelat Eder i skrifvelse den 18 Februari nämligen att de ifrågavarande 91 säckarna kaffe ej kunde afskeppas tidigare än med ångaren „Hudiksvall" den $^{24}/_{12}$ härifrån till Sundsvall, då denna rest till följd af öfverpakning af annan last icke tidigare var åtkomlig".

Firman Wickberg yrkade fastställelse å Rådstufvurättens ut-

slag. Det af firman Wålstedt åberopade brefvet visade endast att omständigheter förelegat, som hindrat vidare afsändandet förr än som skett af de 91 balarne.

Hofrätten fann i dom den 10 Juli 1903 ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpliktade firman Wålstedt att ersätta firman Wickbergs kostnader å saken i Hofrätten med 40 kronor jemte lösen för Hofrättens dom.

Firman Wålstedt fullföljde hos Kungl. Maj:t sin talan, som af firman Wickberg bestreds.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta firman Wålstedt att ersätta firman Wickbergs kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 100 kronor jemte domslösen.

Saken föredrogs den 26 September 1905 i Högsta Domstolen; och emedan bolaget, som enligt åberopade konnossementen af den 16 Oktober 1901 åtagit sig att med ångfartyget „Sparta" frakta det af firman Wålstedt & Co. inköpte kaffepartiet till Hamburg och derifrån försända kaffet till bestämmelseorten, härigenom haft förbindelse att utan oskäligt uppehåll föranstalta om varans befordran till Hamburg,

samt upplyst vore, att, sedan fartyget den 17 November 1901 ankommit till Hamburg och lossning slutat den 19 i samma månad, 91 balar af kaffet blifvit först den 24 påföljande December afsända från Hamburg med ångfartyg till Sundsvall, men att detta fartyg till följd af ishinder gått in till Stockholm och der lossat sistberörda kaffeparti, som derefter å järnväg förts till Sundsvall;

ty och som handlingarna utmärkte, att ångfartyg afgått från Hamburg till Sundsvall bland annat den 5 och 17 i berörda December månad, utan att is hindrat dessa fartyg att anlöpa bestämmelseorten,

samt den omständigheten att öfver kaffet lagts andre varor som måst undanskaffas, innan kaffet kunde lastas i Hamburg, desto mindre lände till ursäkt för underlåtenheten att sända kaffet med något af af dessa ångfartyg, som det ålegat bolaget att undanrödja dylikt hinder för lastningen;

alltså och då ej heller i öfrigt förebragts någon omständighet, på grund hvaraf bolaget kunde fritagas från ansvarighet för den kostnad, som tillskyndats firman Wålstedt derigenom att lossningen verkställts i Stockholm;

samt denna kostnad ostridigt uppgått till 229 kronor 38 öre,

pröfvade Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Herslow, Lilienberg, Wijkander, Grafberg* och *Sifverstolpe* rättvist

att, med ändring af domstolarnas beslut i hufvudsaken, förklara firman Wålstedt berättigad att å vederparten fraktfordran afdraga nämnda 229 kronor 38 öre, i följd hvaraf det belopp, firman Wålstedt hade att till firman Wickberg & Söner utgifva, bestämdes till 1,103 kronor 44 öre med ränta derå enligt den af domstolarna stadgade beräkningsgrund.

Vidkommande kostnaderna å målet funno samma ledamöter, enär firman Wålstedt före rättegångens anhängiggörande erbjudit firman Wickberg & Söner fraktbeloppet med nu angifna afdrag, skäligt att, med upphäfvande härutinnan af domstolarnas beslut, förplikta firman Wickberg & Söner att ersätta firman Wålstedt för kostnaderna å saken vid Rådstufvurätten med 218 kronor.

Justitierådet *Quensel,* med hvilken Justitierådet *Lindbäck* förenade sig, anförde:

„Enär bolaget, hvilket åtagit sig att befordra ifrågavarande kaffeparti till Sundsvall, måste anses hafva varit skyldigt att verkställa detta utan onödigt uppehåll,

men upplyst är att 91 säckar kaffe fått kvarligga i Hamburg från den 19 November till den 24 December 1901, utan att, såvidt handlingarna i saken utmärka, giltigt skäl för det sålunda förelupna dröjsmålet varit förhanden,

ty och då firman Wålstedt följaktligen är berättigad till ersättning för den kostnad, som genom omförmälda dröjsmål för firman uppstått och mot det af firman i sådant afseende uppgifna belopp ingen anmärkning förekommit,

instämmer jag i det slut, hvartill Högsta Domstolens flesta ledamöter kommit".

Kungl. Maj:ts dom utgafs den 27 Oktober 1905.

82.

Kungl. Maj:ts dom, den 10 November 1905.

Ångfartygsrederibolaget Drott
mot
Handelsbolaget Sköldebrand & Elfverson.

Tvist om öfverliggedagsersättning. Invändning af lastemottagaren att befälhafvaren vållat liggedagarnas öfverskridande genom att å den anvisade lossningsplatsen förlägga fartyget med aktern mot land och ej — såsom lastemottagaren påfordrat — med fören inåt land.

Genom ett emellan rederibolaget Drott såsom egare af ångfartyget „Drott", å ena, samt G. & L. Beijer såsom ombud för befraktarne, å andra sidan, den 17 November 1902 upprättadt certeparti öfverenskoms att fartyget, som hade en lastdräktighet af 1550 tons eller deromkring, skulle i Grimsby intaga full last af kol samt dermed afgå till Gefle och der lossa densamma. Certepartiet föreskref, bland annat, att lossningen skulle ske på det sätt, att 350 tons lossades hvarje arbetsdag; att lossningstiden skulle räknas från det fartyget inklarerats å tullkammare och vore färdigt att lossa i lossningshamnen; att ersättning för öfverliggetid skulle utgå med 15 pounds sterling för hvarje dag; samt att, derest ångaren vid ankomsten till destinationsorten skulle vara ur stånd att komma in i hamnen på grund af is, den skulle hafva rättighet att forsätta till närmaste säkra hamn och, efter att hafva underrättat befraktarna, der lossa.

„Drott" intog sedermera i Grimsby dels 909 $^{18}/_{20}$ tons kol för handelsbolaget Sköldebrand & Elfverson enligt konnossement den 17 December 1902, dels ock omkring 600 tons kol för Kommissionären Anders Nilsson's i Gefle räkning. Handelsbolagets kol stufvades i lastrummet förut, åtkomligt genom luckorna n.is 1 och 2 och Nilsson's kol lades akterut åtkomligt genom luckorna n.is 3 och 4. Den 24 December 1902 var „Drott" i Geflebugten, men Gefle hamn var stängd af is, och derför gick fartyget, sedan lots och hamnlots kommit ombord, till Harnäs. Hamnlotsen öfverlemnade der till „Drott"s kapten et bref från handelsbolagets kommissionär i Harnäs med order till kaptenen från handelsbolaget att lägga „Drott" vid den så kallade stora bryggan med fören

mot land. Kaptenen efterkom emellertid ej denna order, utan „Drott“ lades med aktern mot land. Sedan „Drott“ den 24 December blifvit förtöjd vid norra sidan af stora bryggan, telegraferade kaptenen till handelsbolaget och anmälde sig färdig lossa. Bolaget hänvisade i telegram samma dag till den anvisning om fartygets förläggning, som kaptenen redan fått.

„Drott“ är 77,08 meter lång från förstäf till hackbrädet. När den kom till Harnäs låg den akterut 17 fot 1 tum djupt och förut 16 fot djupt. Stora bryggan har på norra sidan en längd af 52 meter. Vid yttre hörnet af bryggan är medelvattenståndet 19 fot; 15 meter från nämnda hörn räknadt inåt 18 fot; 25 meter derifrån 17 fot; 5 meter derifrån 16 fot; 3 meter derifrån 15 fot och 4 meter derifrån 10 fot. I betraktande af dyning och till följd af sjöbottens hårda beskaffenhet måste, äfven i temligen lugnt väder, beräknas minst 1 fots vatten under kölen.

Den 27 December började arbetet med lossningen. Till följd af fartygets längd och djupgående låg endast en del deraf längs kajen, så att man kunde endast lossa ur luckorna n.is 3 och 4. Andra arbetsdagen den 29 December hade så mycket lossats att fartyget ej låg så djupt akterut och då halades det längre in och luckan no. 2 kunde börja användas något på eftermiddagen. Den 30 December lossades äfven ur luckan no. 2 och likaså på förmiddagen den 31 December, men på middagen den dagen blef södra sidan af stora bryggan, som är längre, ledig, och „Drott“ lades dit med fören utåt. Der kunde man lossa ur alla fyra luckorna äfven med fören utåt. Lossningen afslutades den 7 Januari 1903.

„Drott“s rederi instämde derefter till Rådstufvurätten i Gefle handelsbolaget med yrkande att som liggedagarna börjat den 27 December och utgått med den 2 Januari, bolaget måtte förpliktas utgifva ersättning för 5 öfverliggedagar med 1,365 kronor jemte ränta.

Handelsbolaget bestred käromålet. Då „Drott“ ej förlagts vid bryggans norra sida med fören inåt i enlighet med bolagets begäran, hade liggetiden ej börjat löpa förr än ändring häri skett i enlighet med bolagets fordran. Dette hade egt rum den 31 December på eftermiddagen. Den 2 Januari hade sålunda varit första liggedagen och någon öfverliggedag hade ej uppstått.

Det antecknades såsom ostridigt, att den latstemottagare, som egde största delen af et fartygs last, hade rätt att bestämma huru fartyget skulle förläggas, med villkor, att fartyget kunde ligga fullt säkert på den anvisade platsen.

Rederiet förklarade att fartyget ej legat säkert, om det lagts med fören inåt.

Sedan vittnen blifvit hörda, yttrade Rådstufvurätten i utslag den 26 Oktober 1903; att af hvad i saken förekommit framginge, att — sedan ångfartyget „Drott" genom certeparti den 17 November 1902 bortfraktats för resa med kollast från Grimsby till Gefle med rätt att i händelse af ishinder i destinationsorten anlöpa närmaste säkra hamn och der lossa lasten och med skyldighet för fartyget att enligt anvisning af lastemottagaren lossa lasten längs sidan af fartyg, ångfartyg, flytande depot, kaj eller pir, hvarest det kunde ligga säkert och flott — fartyget på grund af ishinder i Gefle hamn anlöpt Harnäs hamn, dit det ankommit den 24 December 1902; samt att, oaktadt handelsbolaget, hvilket såsom innehafvare af vederbörligt konnossement å 909 $^{13}/_{20}$ tons af fartygets till omkring 1509 $^{13}/_{20}$ tons uppgående last ostridigt varit berättigadt att utöfva den lastemottagaren enligt certepartiet tillerkända rätt att bestämma, huru fartyget skulle förläggas, före fartygets ankomst till Harnäs hamn meddelat befälhafvaren order att förlägga fartyget vid stora bryggen med fören mot land, befälhafvaren vid ankomsten til Harnäs förlagt fartyget vid nämnda brygga med aktern mot land och först den 31 December 1902 förhalat fartyget på sådant sätt, att det kommit att ligga med fören invid land;

och enär det ej kunde anses att vara af rederibolaget ådagalagdt, att fartyget icke kunnat ligga säkert och flott, om det vid ankomsten till Harnäs förlagts på af handelsbolaget anvisadt sätt,

samt vid sådant förhållande fartygets lossningstid finge räknas först från första helgfria dag efter den 31 December 1902, då fartyget förlagts på sätt handelsbolaget godkändt eller från den 2 Januari 1903,

ty och då fartygets liggedagar, som ostridigt uppgått till fem, med nyss angifna beräkningsgrund utlupit först den 7 i sistnämnda månad, då lossningen afslutats, samt några öfverliggedagar sålunda icke vid ifrågakomna tillfälle förekommit,

ogillades rederibolagets instämda talan, och ålåge det rederibolaget att godtgöra handelsbolaget och dess delägare deras kostnader å saken med 400 kronor jemte hvad som åtginge till lösen af Rådstufvurättens protokoll och utslag i saken.

Från detta beslut var *Borgmästaren Berggren* skiljaktig och yttrade:

„Enär ostridigt är att, sedan „Drott"s befälhafvare efter ankomsten till Harnäs med ångfartyget „Drott" den 24 December

1902 hos handelsbolaget anmält fartyget färdigt till lossning af dess last, som utgjorts af ungefär 1509 $^{13}/_{20}$ tons stenkol, deraf 909 $^{13}/_{20}$ tons till handelsbolaget och omkring 600 tons till Kommissionären Anders Nilsson, handelsbolaget först den 29 i samma månad börjat och den 7 påföljande Januari afslutat lossningen,

men lossningen af kolen enligt konnossement den 17 nästförutgångna November skolat försiggå med beräkning af 350 tons hvarje arbetsdag, vid äfventyr, att godtgörelse för hvar öfverliggedag skulle utgå med 15 pounds sterling;

ty och som handelsbolaget såsom mottagare af omkring $^{2}/_{3}$ af lasten måste anses hafva egt skyldighet att dagligen lossa motsvarande anpart af ofvannämnda 350 tons, eller vid pass 233 $^{1}/_{3}$ tons,

finner jag att handelsbolaget öfverskridit antalet stadgade helgfria liggedagar med af rederibolaget uppgifvna 5 dagar.

I följd häraf och då befälhafvarens åtgärd att på anvisad plats i Harnäs hamn förlägga fartyget, icke såsom handelsbolaget begärt, med fören utan med aktern mot land så mycket mindre kan anses innefatta öfverträdelse af bestämmelserna i sjölag och certeparti, som ej mindre upplyst är, att det af befälhafvaren anlitade förläggningssättet allmänneligen brukas uti ifrågavarande hamn, än äfven Hamnlotsen Erik Leonard Wallin, hvilken vid fartygets ankomst gifvit tillkänna, att dess säkerhet äfventyrades, derest det lades med fören mot land, och ett flertal andra i sjöfart kunniga och med Harnäs hamn väl förtrogna personer på aflagd vittnesed intygat, att anordningen och förhållanden i hamnen föranledde, att fartyget icke skulle legat säkert med fören mot land;

alltså och då något hinder från befälhafvarens eller fartygets sida för lossningens verkställande inom den bestämda liggetiden ej heller i öfrigt, såvidt visadt blifvit, förefunnits,

pröfvar jag jemlikt 114, 118, 120, 135, 137 och 144 §§ Sjölagen rättvist ålägga handelsbolaget att mot kvitto till rederibolaget utgifva ersättning för det fartyget obehörigen uppehållits under 5 dagar med det i certepartiet stadgade beloppet af 15 £ för hvarje dag eller med tillhopa 75 £ antingen i berörda myntslag eller i svenska penningar efter den kurs, som vid betalningstiden gäller, dock icke mer än af rederibolaget fordrade 1,365 kronor jemte ränta å det till betalning utdömda beloppet efter 5 för hundra om året från stämningsdagen den 24 Januari 1903, till dess betalning sker; skolande handelsbolaget dessutom ersätta rederibolaget kostnaderna å rättegången med 350 kronor jemte protokollslösen".

Rederibolaget vädjade till Svea Hofrätt. Enligt Sjölagen och certepartiet egde lastemottagaren väl bestämma platsen för lossningen d. v. s. här den kaj, der lossningen skulle ske, och der „Drott" också lade sig, men icke sättet för fartygets förläggning å den bestämda platsen. Detta bestämdes af vanligt sjömansbruk och särskildt enligt vanligt bruk på platsen. Yrkade upphäfvande af Rådstufvurättens utslag samt bifall till sin talan.

Handelsbolaget bestred ändringssökandet.

Hofrätten yttrade i dom den 23 Juni 1904:

Ehuru i saken finge anses utredt, att handelsbolaget egt påfordra, att „Drott" för lossning för dess last förlades i enlighet med anvisning af handelsbolaget under förutsättning, att fartyget i sådant läge kunde ligga flott och säkert,

samt ostridigt vore, att handelsbolaget hos „Drott"s befälhafvare begärt, att fartyget måtte förtöjas vid norra sidan om omförmälda brygga med fören mot land,

likväl och enär tillika vore upplyst, att Hamnlotsen Erik Leonard Wallin, hvilken i egenskap af hamnlots i Harnäs hamn inställt sig ombord å „Drott" för att meddela föreskrifter i afseende å fartygets förtöjning i hamnen, på fråga af „Drott"s befälhafvare, om fartyget kunde på den af handelsbolaget anvisade plats ligga säkert med fören mot land, gifvit nekande svar,

samt den i saken förebragta utredning icke föranledde dertill, att befälhafvaren kunde anses hafva bort, oaktadt Wallin's berörda uttalande, på den anvisade platsen förtöja fartyget på sätt handelsbolaget begärt;

ty och som vid sistberörda förhållanden den omständigheten att fartyget till en början förtöjts på anvisad plats med aktern mot land och först senare, då en del af lasten lossats, förlagts i af handelsbolaget godkändt läge på annan plats, icke medförde, att fartygets lossningstid borde beräknas annorledes än från och med nästa helgfria dag efter det fartyget varit färdigt att lossa på den af detsamma först intagna plats och befälhafvaren derom underrättat handelsbolaget eller från och med den 27 December 1902, i följd hvaraf fartygets liggedagar, hvilka ostridigt skolat beräknas till fem, gått till ända med den 2 Januari 1903,

alltså och då lossningen af den för handelsbolaget bestämda del af fartygets last afslutats först den 7 berörda Januari, samt handelsbolaget icke visat, att för lossningens fullbordande inom liggedagstiden mött hinder från fartygets sida, eller eljest ådagalagt någon omständighet af beskaffenhet att för handelsbolaget med-

föra befrielse från skyldighet att utgifva ersättning för de fem dagar, hvarmed liggetiden öfverskridits, eller någon del deraf,

blefve med ändring af Rådstufvurättens utslag i hufvudsaken, handelsbolaget förpliktadt att till rederibolaget mot kvitto genast utgifva ersättning för fem öfverliggedagar med i certepartiet stadgadt belopp af 15 pounds sterling för hvarje dag eller tillhopa 75 pounds, antingen i detta myntslag eller i svenskt mynt efter den kurs, som vid betalningstiden å Stockholms börs högst gällde för vexlar, ställda at betalas vid uppvisandet, dock icke med högre belopp än af rederibolaget fordrade 1,365 kronor jemte 5 % årlig ränta å utdömda beloppet från stämningsdagen den 24 Januari 1903, till dess betalning skedde; och blefve, med ändring af Rådstufvurättens utslag jemväl beträffande rättegångskostnaderna, samma kostnader parterna emellan kvittade.

Handelsbolaget sökte ändring hos Kungl. Maj:t. I saken vore endast af betydelse, om fartyget *faktiskt* kunnat ligga flott och säkert i det läge bolaget påfordrat. Då motsatsen icke visats, yrkade bolaget ogillande af rederiets talan.

Rederibolaget yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande, att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta handelsbolaget att ersätta rederibolaget dess kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jemte domslösen.

På de af Hofrätten i fråga om beräkningen af fartygets liggedagar anförda skäl samt då af hvad i saken förekommit framginge, att för lossningens fullbordan inom liggedagstiden hinder icke mött från fartygets sida,

och handelsbolaget icke ådagalagt någon omständighet af beskaffenhet att för handelsbolaget medföra befrielse från skyldighet att utgifva ersättning för de fem dagar, hvarmed liggedagstiden öfverskridits,

pröfvade Högsta Domstolens flesta ledamöter Justitieråden *Herslow, Lilienberg, Huss, Claëson* och *Billing,* rättvist fastställa det slut, hvartill Hofrätten kommit så beträffande hufvudsaken som i fråga om kostnaderna å rättegången: och skulle handelsbolaget ersätta rederibolagets kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jemte domslösen.

Justitieråden *Wijkander* och *Bohman* biföllo det underdåniga betänkandet.

83.

Kungl. Maj:ts dom, den 4 December 1905.

Sillexportören Alex. Zvirist i Marstrand m. fl.

mot

Ångfartygsaktiebolaget Trio.

Ångfartyget „Sophie", stadt på resa från Danmark till Strömstad i vattenbarlast, strandar vid Småholmarna i närheten af Strömstad, samt drages från grundet af bogserångarna „Ernst", „Tor" och „Torsten", hvilka hvar efter annan anländt till platsen och erbjudit sin hjelp. *Bärgarelönen* bestämmes af Rådstufvurätten till 1,300 kronor samt af Hofrätten och Kungl. Maj: till 300 kronor. Det bärgades värde var 27,000 kronor.

Sillexportören Alex. Zvirist i Marstrand, Handlanden H. Spethman i Lybeck samt Handlanden Joh. Ryberg i Göteborg och hans firma Fr. Johansson instämde till Rådstufvurätten i Göteborg ångfartygsaktiebolaget Trio med yrkande att som Zvirist och hans medparter den 16 Januari 1903 bärgat Trio's ångare „Sophie", som samma dag strandat vid Småholmarna i närheten af Strömstad, Trio måtte förpliktas att till Zvirist och hans medparter utgifva bärgarelön med 25 % af fartygets värde 50,000 kronor eller 12,500 kronor, efter afdrag af 300 kronor, som Trio i bärgarelönen guldit. Dessutom yrkades panträtt i „Sophie" och dess frakt jemte ränta och expenser.

Bergningen verkställdes genom bogserångfartygen „Ernst", „Tor" och „Torsten", hvilka tillhörde Göteborgs Bogseringsaktiebolag, men af Zvirist och hans medparter förhyrts att fara omkring för att uppköpa sill under den pågående fångstperioden. Bogseringsbolaget har emellertid å Zvirist och medparter öfverlåtit all den bolaget och dess nämnda båtar tillkommande rätt till bärgarelön för ifrågavarande bärgning.

Trio bestred krafvet under påstående att aftal träffats om en ersättning af 300 kronor. Bogserbåtarnas assistans vore för öfrigt ej att hänföra till bärgning, och vore i alla händelser 300 kronor, som Trio äfven betalt, skälig ersättning för assistansen.

Å ömse sidor åberopades vittnen. Mot ett å Trios sida afhördt vittne tillförordnade Lotsförmannen A. H. Kylberg anförde Zvirist och hans medparter som jäf, att Kylberg af sakens utgång kunde vänta nytta eller skada, enär han vid strandningen tjenstgjort som lots å „Sophie" och vore för lotsningen ansvarig.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 21 Maj 1904:

Enär hvad i saken förekommit rörande deri hörda vittnet Kylberg ej är af beskaffenhet att han på grund deraf får anses kunna vänta nytta eller skada af sakens utgång pröfvar Rådstufrätten med ogillande af Zvirist och hans medparters yrkande, att Kylberg af sådan anledning måtte förklaras för återgångsvittne, lagligt tillerkänna hans vittnesmål verkan af laga bevisning.

Beträffande sjelfva saken finner Rådstufvurätten upplyst, *att* ångfartyget „Sophie", fördt af numera aflidna Sjökaptenen Axel Andersson, på resa från Nörre Sundby till Strömstad i vattenbarlast, den 16 Januari 1903 omkring klockan 7,15 förmiddagen under rådanda stille väder grundstött vid de s. k. Småholmarne i närheten af sistnämnda stad, med den påföljd att fartyget med en del af detsamma, som befann sig under eller strax akter om förmasten, blifvit stående på grund; *att* den plats, hvarest grundstötningen sålunda egt rum, vid pålandsvind legat utsatt för sjö, så att svår sjögang brukat uppstå derstädes; *att* sedan genom utpumpning af vatten ur fartygets för öfver befintliga barlasttank och fyllande af akterrummet med vatten samt hyfning å ett akterut om babord utlagdt varpankare och backning medelst fartygets ångmaskin försök förgäfves blifvit anställda att taga fartyget flott, befälhafvarne å Göteborgs Bogseringsaktiebolag tillhöriga, samt af Zvirist och hans medparter förhyrda bogserångfartygen „Ernst", „Tor" och „Torsten", hvilka hvar efter annan under tiden ankommit til platsen för grundstötningen, erbjudit sig att draga ångfartyget „Sophie" af grundet, hvilket erbjudande omsider antagits af Sjökaptenen Andersson, utan att, såvidt i saken blifvit visadt, dervid mellan honom och förenämnda befälhafvare aftal träffats rörande beloppet af dem för deras biträde tillkommande ersättning; *att*, efter det från bogserångfartygen „Ernst" och „Thor" bogserkablar utförts och fastgjorts vid dessa fartyg och „Sophie", samt äfven från sistnämnda fartyg en dylik kabel blifvit utförd och fastgjord vid detsamma och ångfartyget „Torsten", samtliga bogserångfartygen med full maskin satts i rörelse framåt, dervid de efter några minuters arbete lyckats draga „Sophie" af grundet; *att* „Sophie" derefter fortsatt resan till Strömstad, dit fartyget samma dag ankommit, men nästpåföljande dag med anledning af skador, som tillfogats fartyget vid grundstötningen, afgått till Göteborg för att å slip upptagas; *samt att*, sedan å Aktiebolaget Göteborgs mekaniska verkstads varf på Hisingen fartyget upptagits på slip, Ingeniören John Gerell samt sjökaptenerna J. A. Kruse och Karl Kock på grund af vederbörligt förordnande den 21 i samma må-

nad å fartyget anställt besiktning och dervid värderadt detsamma till 27,000 kronor;

och enär på grund af hvad sålunda och för öfrigt i saken förekommit måste antagas, att ångfartyget „Sophie“ efter grundstötningen befunnit sig i nödställd belägenhet och följaktligen det biträde bogserfartygen lemnat „Sophie“ är att hänföra till bärgning; men med hänsyn till de väderleksförhållanden, som under bogseringen och tiden närmast efter densamma varit rådande, det bärgade ej kan anses hafva varit utsatt för synnerlig fara;

samt bogseringsarbetet utförts på särdeles kort tid och utan att dervid vare sig fara förelegat för bärgarne eller deras redskap, dessa skadats eller afsevärd möda, kostnad eller förlust förorsakats bärgarne;

alltså och då Zvirist och hans medparter ej heller kunna anses hafva styrkt, att efter grundstötningen ångfartyget „Sophie“ haft högre värde än ofvan angifvits eller 27,000 kronor,

finner Rådstufvurätten på grund af bestämmelserna i §§ 225 och 226 Sjölagen bärgarelönen böra bestämmas till 1300 kronor;

i följd hvaraf och då jemlikt i saken företedd förbindelse den 26 Mars 1903 bolaget Trio iklädt sig betalningsskyldighet med all sin egendom för den godtgörelse, som i förberörda afseende kan Zvirist och hans medparter tillerkännas,

samt Göteborgs Bogseringsaktiebolag å Zvirist och hans medpartar öfverlåtit sistnämnda bolag tillkommande rätt till samma godtgörelse;

pröfvar Rådstufvurätten lagligt i så måtto bifalla käromålet, att bolaget Trio förpliktas att till Zvirist och hans medpartar genast mot kvitto utgifva omförmälda belopp 1,300 kronor, med afdrag dock af redan guldna 300 kronor, eller således 1,000 kronor jemte 5 % årlig ränta derå från stämningsdagen till dess betalning sker; egande Zvirist och hans medparter i förmåga af § 268 Sjölagen panträtt för ifrågavarande fordran i ångfartyget „Sophie“ och dess frakt; hvarjemte bolaget Trio förpliktas att med 700 kronor godtgöra vederparternas rättegångskostnader.

Parterna sökte å ömse sidor efter vad ändring i Göta Hofrätt, Zvirist och hans medparter dock endast beträffande jäfsfrågan.

Hofrätten (hrr. *Bratt*, *Romberg*, och *Edsberg)* fastställde i dom den 2den December 1904 Rådstufvurättens dom i fråga om jöfsanmärkningen mot vittnet Kylberg, samt yttrade beträffande sjelfva saken, att Hofrätten, äfven om det icke kunde anses ådagalagdt, att aftal om bärgarelönens belopp blifvit emellan befälhafvaren å ångfartyget „Sophie“ och befälhafvaren å bogserångfartygen träffadt, med afseende å hvad i fråga om bärgningsföretagets beskaffenhet blifvit i saken upplyst och Rådstufvurätten i sin dom upptagit, funne den Zvirist och hans medparter för bärgningen tillkommande ersättning böra bestämmas till 300 kronor; och då Zvirist och hans medparter ostridigt redan före sakens anhängiggörande utbekommit detta belopp, blefve med upphäfvande af Rådstufvurättens dom i denna del, Zvirists och hans medparters här-

utinnan förda talan af Hofrätten ogillad; och blefve Rådstufvurättens dom jemväl angående rättegångskostnaden upphäfd af Hofrätten, som förpliktade Zvirist och hans medparter att ersätta bolaget Trio dess utgifter å saken vid Rådstufvurätten med 538 kronor.

Assessoren *Nordin* yttrade: „Jag pröfvar lagligt endast på det sätt ändra Rådstufvurättens dom att jag med hänsyn till i målet förekomna omständigheter bestämmer beloppet af ifrågavarande bärgarelön till 600 kronor; till följd hvaraf jag förpliktar bolaget Trio att till Zvirist och hans medparter genast emot kvitto utgifva nämnda belopp med afdrag af redan guldna 300 kronor eller således 300 kronor jemte ränta derå enligt den af Rådstufvurätten stadgade grund; egande Zvirist och hans medparter för denna fordran panträtt på sätt Rådstufvurätten föreskrifvit. I fråga om rättegångskostnaden varder Rådstufvurättens dom af mig fastställd".

Adjungerade ledamoten Fiskalen *Bergelmer* utlät sig: „Enär, äfven om afseende ej kan fästas vid bolaget Trios påstående att mellan befälhafvaren å ångfartyget „Sophie" och befälhafvarne å bogserångfartygen träffats aftal, hvarigenom bärgarelönen bestämts till 300 kronor, detta belopp likväl, med hänsyn till hvad i fråga om bärgningsföretagets beskaffenhet blifvit i målet upplyst och Rådstufvurätten i sin dom upptagit, må anses utgöra skälig ersättning för ifrågavarande bärgning; alltså och på det af Hofrättens flesta ledamöter i öfrigt anförda skäl biträder jag det slut, hvartill bemälde ledamöter i målet kommit".

Zvirist och hans medparter fullföljds hos Kungl. Maj:t sin talan, som af bolaget Trio bestreds.

Nedre Revisionen (hrr. *Schartau* och *Ahlgren*) hemställde i underdånigt betänkande att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förplikta Zvirist och hans medparter att ersätta bolaget Trio dess kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jemte domslösen.

T. f. Revisionssekreteraren *Österlöf* yttrade: I fråga om jäfsanmärkningen mot vittnet Kylberg torde Kungl. Maj:t ej finna skäl att göra ändring i Hofrättens dom.

Vidkommande åter sjelfva saken, hemställer jag i underdånighet att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist att, med upphäfvande af Hofrättens dom derutinnan, fastställa Rådstufvurättens beslut".

Saken föredrogs den 14 November 1905 i Högsta Domstolen, som biföll det underdåniga betänkandet.

Indhold: 81. Kungl. Maj:ts dom: Firman C. G. Wickberg & Söner i Sundsvall mot Firman Wälstedt & Co. i Sundsvall. — 82. Kungl. Maj:ts dom: Ångfartygsrederibolaget Drott mot Handelsbolaget Sköldebrand & Elfverson. — 83. Kungl. Maj:ts dom: Sillexportören Alex. Zvirist mot Ångfartygsaktiebolaget Trio.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 27	Aargang VI	1905

84.

Norges Høiesteret, den 9 September 1905.

Bark „Vale"s Rederi ved dets korresponderende Reder, Firmaet Johan Dahll
(Advokat H. Blichfeldt)

mod

Firmaet Mac Symons Stores Ltd.

Et Rederi ansees ikke personlig ansvarligt for en af Skibets Fører udstedt promissory note, og da der intet var tilovers af Skib og Fragt, hvori Kreditor kunde søge sin Fyldestgjørelse, idet udbetalt Assurancesum ikke træder i Pantets Sted, jfr. *Sjøfartslovens § 270*, blev Rederiet frifundet.

Ved Sjøretsdom, afsagt den 30 November 1901 inden Kragerø Sorenskriveri, blev Bark „Vale"s Rederi ved dets korresponderende Reder, Johan Dahll, dømt til at betale Mac Symons Stores Ltd., £ 96—19—8 med 4 % Renter fra 5 Mai 1900, men iøvrigt frifundet. Sagens Omkostninger blev ophævede. Angaaende

Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder henvises til Dommens Præmisser.

Denne Dom er af „Vale"s Rederi indbragt for Høiesteret, hvor Rederiet har fremlagt flere nye Dokumenter, hvoriblandt et nyt Thingsvidne, og paastaaet Frifindelse samt Procesomkostninger ved begge Retter.

Indstævnte, Firmaet Symons Stores Ltd., har ikke afgivet Møde, men Varslet paa Høiesteretsstævningen, og paa de nye Dokumenter samt disses Fremlæggelse i Høiesteret er vedtaget af en Høiesteretsadvokat, der ogsaa mødte for Indstævnte under det nye Thingsvidne.

Høiesteret er enig med Sjøretten deri, at der ikke ved Kapteinens omhandlede Indkjøb af Proviant m. v. for Rederiet opstod personligt Ansvar. Spørgsmaalet bliver da, om Rederiet senere har paadraget sig saadant ved at oppebære Beløb, som Indstævnte kan fordre anvendt til sin Dækkelse. Sjøretten har antaget dette. Den anfører, at der efter Strandingen blev reddet Værdier til et Beløb af Kr. 2 519,29, medens der heraf paa Fordringer, der var prioriterede foran Indstævntes, kun er udbetalt Kr. 2 370,14. Der skulde altsaa her være igjen en Rest af Kr. 149,15. Og hertil lægger Sjøretten det Beløb, Kr. 2 760,60, som Rederiet har faaet udbetalt af Grimstad Fragtassuranceforening paa en stadigt løbende Fragtassurancepolice paa Kr. 4 000. Allerede for Sjøretten var det imidlertid oplyst, at af de efter Strandingen reddede Værdier var der af Skibets Befragter lagt Beslag paa Dollars 309 = Kr. 1 174,20, hvorom der paa Strandingsstedet verserede Proces. Og det er nu oplyst, at efter Processens Tilendebringelse er der af dette omprocerede Beløb alene udbetalt Rederiet Kr. 249,25. Det er altsaa saalangt fra, at der af de reddede Værdier er kommet Rederiet noget tilgode, at Rederiet for at dække de foran Indstævnte prioriterede Fordringer har maattet tilskyde Kr. 775,80. De reddede Værdier er nemlig blevet reduceret med Kr. 1 174,20 ÷ 249,25 = Kr. 924,95. Og det som delvis Erstatning for tabt Fragt af Fragtassuranceselskabet udbetalte Beløb kan ikke efter Sjøfartslovens § 270 sidste Punktum Indstævnte for nogen Del fordre anvendt til Dækkelse af sin Fordring. Efter dette vil Appellanten blive at frifinde.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Appellanten, Bark „Vale"s Rederi, bør for Indstævnte, Firmaet Symons Stores Ltd., dets Tiltale i denne Sag fri at være. Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstævning af 2 Mai 1900 har Firmaet Mac Symons Stores Ltd., Liverpool, saggivet Bark „Vale"s Rederi ved dets korresponderende Reder, Firmaet Johan Dahll af Skaalø Thinglag og ved Sagens Inkamination den 14 samme Maaned efterat Rettens Forligsmægling forgjæves var anstillet, nedlagt Paastand paa Tilkjendelse af £ 99—5—6 med Renter og Omkostninger.

Indstævnte har taget til Gjenmæle og paastaaet sig frifunden med Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Medens Firmaet Johan Dahll's Fartøi, Bark „Vale" i Mai Maaned 1899 henlaa i England, blev der af Citantskabet leveret Skibet Udstyr (Proviant og Rekvisita) efter 3 specificerede og i Sagen fremlagte Regninger til samlet Sum £ 99—5—6 d., for hvilket Beløb Skibets Fører, Kaptein M. Andersen, udstedte en saakaldt promissory note, dateret Liverpool 13 Mai 1899, og hvori han forbinder sig til 10 Dage efter Fartøiets Ankomst fra Apalachicola til de forenede Kongeriger eller Kontinentet at betale Beløbet.

Skibet vendte ei tilbage til Europa, idet det under sin Henliggen under Lastning i Apalachicola forliste den 31 Juli 1899 og blev Vrag.

Fartøiet var uassureret, ligesom der hverken af Skibshandleren eller af Skibet var blevet tegnet nogen særskilt Assurance af Udstyret, medens dog Rederiet stadig holdt gaaende en Assurancepolice for et mindre Beløb af Bruttofragterne. — Dette uagtet formener dog Citantskabet, at Indstævnte pligter at udbetale promissory notens hele paalydende Beløb.

Forudsætningen mellem Citantskabet og Skibets Fører var nemlig efter Citantskabets Fremstilling den, at Citantskabet skulde være dækket ved Rederiets Assurance af Fragt og Udstyr, og at Rederiet derved overtog personligt Ansvar for denne Gjæld i Tilfælde af Skibets Forlis.

Subsidiært har Citantskabet gjort gjældende, at det paasøgte Beløb ogsaa af den Grund fuldt maa betales af Indstævnte, at Rederiet foruden hvad Vraget, reddet Proviant og Rekvisita ved Salg udbragtes til, har efter delvis at have assureret Fragt og Udstyr i Henhold til foretaget Dispascheopgjør faaet sig udbetalt Kr. 2 760,60 af vedkommende Assuranceforening og derved erholdt tilstrækkelige Midler til at dække Citantskabets Krav, idet Indstævnte ikke har kunnet godtgjøre, at disse Beløb er medgaaede til Dækning af andre bedre prioriterede Fordringer.

Indstævnte bestrider, at det har nogen personlig Forpligtelse til at betale det paasøgte Beløb, da det var Citantskabets egen Sag at assurere sin Fordring for leveret Udstyr, om det ei vilde risikere ved Fartøiets Forlis at tabe sit hele Tilgodehavende, da kun Skib og Fragt — men ei Rederiet personlig hefter for den Slags Gjæld. — At Forudsætningen ved Udstyrets Levering var, at Skibet skulde holde dette assureret, benægter Indstævnte bestemt.

Videre gjør Indstævnte gjældende, at den Omstændighed, at Rederiet holdt en mindre Police paa Kr. 4 000,00 stadig gaaende for Fragt og Udstyr, ikke kan medføre, at Citantskabet tilkommer nogen hel eller delvis Dækning for det leverede Udstyr af det Indstævnte efter Fartøiets Forlis udbetalte Assurancebeløb, da denne tegnede Assurance kun repræsenterede en liden Del af Skibets Fragt m. v., og det hos Citantskabet tagne Udstyr laa ganske udenfor denne Forsikring, idet det, som meldt, var Citantskabet, der selv i Tilfælde havde at assurere dette; og hvad Udbyttet af Vraget og det bjergede Udstyr m. v. angaar, da var dette efter Indstævntes Paastand ikke engang tilstrækkelig til at dække Mandskabshyrer og andre Krav, der iethvertfald var bedre berettigede til dette Udbytte end Citantskabet. — Endelig gjør Indstævnte opmærksom paa, at af det paasøgte Beløb iethvertfald maa afgaa £ 2—5—10, der kun vedrører Skipperen personlig.

Sjøretten kan ikke være enig med Citantskabet i, at Indstævnte „Vale"s Rederi personlig hefter for Betalingen af det af Skibets Fører hos Citantskabet tagne Udstyr. Efter Sjøfartslovens § 7 hefter Rederen for Forpligtelser, som Skibsføreren i denne sin Egenskab paatager sig, kun med Skibsformuen (Skib og Fragt) men ei personlig, medmindre Gjælden er stiftet i Henhold til særlig Fuldmagt fra Rederen. At dette sidste er Tilfældet her, er ikke bevist — ihvorvel den Omstændighed, at „Vale"s Fører, hvad der fremgaar af hans Vidneforklaring i Sagen, under sine Ophold paa andre Steder i England, gjentagende har taget sit Udstyr hos Citantskabet, kunde lede Tanken hen paa, at Skipperen har havt Rederens udtrykkelige Ordre til at tage sine Udstyr hos Citantskabet, ligesaalidt som Citantskabet formenes at have godtgjort sin af Indstævnte bestemt bestridte Paastand, om at Forudsætningen ved Udstyrets Levering fra begge Sider var, at Skibet og ikke Leverandøren skulde assurere Udstyret.

Sjørettens sjøkyndige Medlemmer, der begge som tidligere Skibsførere gjentagende har taget Udstyr paa Kredit som Forskud paa Bruttofragten har personlig Erfaring for, at det almindelige er, at Skibshandleren i sin Regning debiterer Skibet Assurancepræmien af Udstyret, og at saaledes Regelen er, at den Slags Risiko forsikres, og at Udgifterne hermed bæres af Udstyrets Modtager og ikke af Leverandøren. Heraf kan dog efter Sjørettens Mening ikke uden videre drages den Slutning, at Undladelse af en saadan Debiteren af Assurancepræmien indeholder fyldestgjørende Bevis for, at Rederiet selv skal assurere og i Mangel heraf personlig være ansvarlig for Beløbet i Tilfælde af Forlis. Citantskabet har vistnok paaberaabt en i Sagen fremlagt Erklæring fra andre Skibsredere og Skibsførere i Kristiania, hvori udtales, at engelske Skibshandlere altid anfører Assurancepræmie til Skibets Debet i Regningen, medmindre Forudsætningen er, at Rederiet selv skal assurere og være ansvarlig for Beløbet i Tilfælde af Forlis. Men denne Erklæring, der er ubeediget og modsagt fra Indstævntes Side, og som desuden staar i Strid med den Opfatning, som Skibets Fører Andersen efter sin Vidneforklaring har hørt Skibsførere og andre i Sjøvæsen kyndige Mænd, med hvem han talte under sit Ophold i Apalachicola, gjøre gjældende, danner ikke tilstrækkeligt Bevis for, at der existerer en fast anerkjendt Koutume med Hensyn til Assurancer af Udstyr, saaledes som af Citantskabet anbragt.

Paa Kaptein Andersens Vidneforklaring om den Korrespondance, der i 1898 fandt Sted mellem ham og Citantskabet, tror Retten heller ikke at kunne

lægge nogen større Vægt. Er Citantskabets Svar paa Vidnets Spørgsmaal faldt saaledes, som Vidnet nu synes at erindre dette, formenes dog ikke Indstævnte dermed overført noget større Ansvar med Hensyn til Udstyrets Betaling, end hvad der efter Sjøfartsloven allerede paahvilede ham, og har Citantskabet i sin Svarskrivelse mere bestemt udtalt sig om Assurancen, og om at det, saaledes som det her i Sagen paastaaes, var Indstævntes og ikke Citantskabets egen Pligt, naar Rederiet vilde være fri for personligt Ansvar, at forsikre Udstyret, faar Citantskabet tilskrive sig selv, at dette ikke nærmere er bleven oplyst i Sagen. Iøvrigt refererer denne Korrespondance sig ikke til det i nærværende Sag omhandlede Udstyr, men til et, der Aaret forud var blevet leveret Indstævnte af Citantskabet.

Ihvorvel en Skibsreder vistnok som Regel har al Opfordring til at assurere, saa synes dog dette end mere at gjælde en Udstyrshandler; denne giver jo for den hele Leverance Kredit paa en ofte temmelig lang Tid, hvorimod Skibet jo som Regel efterhvert nyder godt af Udstyret og mangen Gang kanske ogsaa noget nær fuldt ud har forbrugt dette, før Forfaldsdagen kommer.

Naar som i nærværende Sag hverken vedkommende promissory note har, — hvad efter Rettens sjøkyndige Medlemmers Erfaring ialfald ikke sjelden er Tilfældet —, nogen Bestemmelse om, at det skyldige Beløb i alle Tilfælde skal betales inden en bestemt Maximumsfrist, uanseet om Skibet naar tilbage til Europa eller ikke, eller der i Skibshandlerregningen er anført Assurance af Udstyret besørget af Skibshandleren paa Rederiets Bekostning, og Citantskabet, som det fremgaar af det foran anførte, heller ikke tilstrækkelig har kunnet godtgjøre, at der foreligger nogen Aftale eller Vedtagelse fra Rederiet om, at det for Udstyrets Betaling har overtaget noget videregaaende Ansvar, end hvad det efter Sjøfartsloven pligter og hefter med i Skibsformuen eller at der existerer en bestemt og almindelig anerkjendt Koutumè i saa Henseende, vil Citantskabet ikke paa Basis af, at Rederiet har personlig Ansvar for Udstyret kunne indtale den paasøgte Gjæld hos Indstævnte, men er kun henvist til at søge sin Dækning hos dette, forsaavidt og i den Udstrækning, som Rederiet maatte have reddet noget af Skib og Inventar m. v. eller faaet sig godtgjort Assurance herpaa eller paa Fragt, og forsaavidt samme ei er optaget af dertil bedre prioriterede Fordringshavere.

Ligesom Retten er fuldt paa det rene med, at den Forsikring paa Fragt og Udstyr, som Rederiet stadig har holdt gaaende, ikke kan unddrages fra i Tilfælde at bidrage til Dækning af Citantskabets Krav efter det Beløb, hvormed den er udbetalt Rederiet efter det foretagne Dispacheopgjør, saaledes maa den ogsaa give Citantskabet Medhold i, at det ikke blot er Indstævnte, der maa oplyse, hvad der er bleven tilovers for Rederiet ved Salget af Vrag og Inventar samt udbetalt Fragtassurance, men at det ogsaa er Rederiets Sag at føre Beviset for, at hvad saaledes paa en eller anden Maade af Skibsformuen er reddet, ogsaa er medgaaet til Dækning af bedre prioriterede Fordringer end Citantskabets, saa at intet er blevet tilovers for dette, saaledes som Indstævnte paastaar er Tilfældet.

Efter de i Sagen foreliggende Oplysninger som Retten med Citantskabet kunde have ønsket, at Rederiet havde meddelt i noget mere oversigtlig og fuldstændig Skikkelse, end Tilfældet er, maa Retten gaa ud fra, at der efter „Vale"s Forlis foreligger følgende Værdier, hvori Citantskabet i Tilfælde har Ret til at søge sin Dækning.

1. Salgssummen for Vraget, der efter Kaptein Andersens Vidneforklaring udgjorde (ca. $ 400 eller) efter det fremlagte Regnskab fra ham dateret $^{8}/_{4}$ 1900 $ 309 + $ 86 ..... $ 395.00
2. Videre ligeledes efter nævnte Regnskab Udbringendet af til forskjellige solgt, reddet Proviant, Inventar og Rekvisita $ 125.97 + $ 118 + $ 10 + $ 14 ..... $ 267.97

$ 662.97

eller efter Kurs 3 Kr. 80 Øre ..... Kr. 2 519,29

3. Den af Grimstad Fragtassuranceforening i Henhold til foretaget Dispacheopgjør udbetalte Erstatning ..... Kr. 2 760,60

Kr. 5 279,89

Efter Skipperens Regnskab har han dernæst havt følgende Udgifter, der først og fremst maatte dækkes af det tiloversblevne

a) diverse Udgifter ..... $ 168.61
b) Proviant m. v. ..... $ 18.08

$ 186.69

à Kr. 3,80 ..... Kr. 709,42

Videre har Indstævnte under Henvisning til en med hans Indlæg af $^{26}/_{4}$ 1901 fulgt specificeret Opgave oplyst, at Skipper og Mandskab paa tilgodehavende Hyre har faaet sig udbetalt i Apalachicola og senere herhjemme tilsammen ..... Kr. 1 660,72

gjør Kr. 2 370,14

Trækkes dette Beløb fra det ovenanførte Kr. 5 279,89 skulde der saaledes blive igjen 2 909 Kr. 75 Øre eller mere end tilstrækkelig til at dække Citantskabets Krav.

Vistnok er der i det forannævnte Regnskab fra Kaptein Andersen, dateret $^{8}/_{4}$ 1900 anført, at der foruden for Auktionssalær og Besigtigelse tilsammen $ 49.50 er en Post stor $ 670, der angives at udgjøre „Mr. Swindell & Co.'s oprindelige Regning ifølge $ 2 Klausulen", men da det vistnok fremgaar af Indstævntes Procedure, at der om disse Beløb har verseret Proces, uden at der er oplyst noget om, hvad Udfald denne har faaet, formenes der i nærværende Sag intet Hensyn at kunne tages hertil.

Endvidere anføres der i det oftnævnte Regnskab, at af Salgsbeløbet for Vraget er beslaglagt $ 309; men selv om man gaar ud fra, at dette Beløb, der tilsvarer Kr. 1 174,20 ikke senere er gaaet ind til Rederiet, saa er der dog tilovers Kr. 1 735,55 og naar hertil kommer, at det af den fremlagte Opgave over Skippers og Mandskabers tilgodehavende Hyre, ialfald fremgaar, at Skibets Fører og Styrmand Olafsen maa være opført med mindst ca. Kr. 500,00 mere end disse paa Reisen fra England til Apalachicola kan have optjent, — og denne ældre Gjæld for tidligere optjent Hyre selvfølgelig ikke kan gaa foran Citantskabets Krav, — vil der ogsaa under denne Forudsætning være tilstrækkelig tilovers af det reddede og Forsikringsgodtgjørelsen til Betaling af det

paasegte Beløb. Heri vil dog, da Indstævnte har oplyst, at den mindste af de 3 Regninger, der tilsammen danner Paastandsbeløbet, kun vedrører Føreren, Kaptein Andersen personlig, uden at Citantskabet herimod har gjort nogen Indvending eller Bemærkning, komme til Afdrag £ 2—5—10, og vil Citantskabet saaledes blive at tilkjende £ 96—19 sh. 8 d. med Renter fra Sjøretsstævningens Berammelse.

Sagens Omkostninger finder Retten efter Omstændighederne at burde ophæve.

85.

Norges Høiesteret, den 17 November 1905.

Aktieselskabet Holmen-Hellefos
(Advokat Johan Bredal)

mod

Dampskibet „Barbro"s Rederi
(Kaptein, Overretssagfører Eivind Eckbo til Prøve).

Den i nærværende Samlings Aargang V som No. 79, Side 417 ff., optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Drammen, stadfæstes af Høiesteret, idet Klausulen „free on rail" ikke antages at medføre Forpligtelse for Skibet til at betale Kanalafgifter for Lasten.

Assessor *Blom:* Hvad der er nærværende Sags Gjenstand, fremgaar af Præmisserne til Drammens Sjørets Dom af 13 December 1904, ved hvilken saaledes blev kjendt for Ret:

„Indstævnte, Aktieselskabet Holmen-Hellefos, bør til Citantskabet, Dampskibet „Barbro"s Rederi, betale £ 135 — et Hundrede og treti fem Pounds britisk Sterling — enten i denne Valuta eller i norske Penge efter Betalingsdagens Kurs med 4 — fire — Procent deraf i aarlig Rente fra den 4 Juni 1902, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger mellem Parterne ophæves.

At efterkommes inden 8 — tre — Dage o.s.v."

Dommen er afsagt under Dissens, idet et af Rettens sjøkyndige Medlemmer voterede for, at Holmen-Hellefos skulde frifindes for Rederiets Tiltale.

Sjørettens Dom er af Aktieselskabet Holmen-Hellefos ved Stævning af 25 Januar 1905 paaanket til Høiesteret, hvor Selskabet har nedlagt saadan Paastand:

At Appellanten, Aktieselskabet Holmen-Hellefos, frifindes for Dampskibet „Barbro"s Rederis Tiltale og tilkjendes Processens Omkostninger for begge Retter.

Indstævnte, „Barbro"s Rederi, har paastaaet Sjøretsdommen stadfæstet og sig tilkjendt Sagsomkostninger ved Høiesteret.

For Høiesteret foreligger en Flerhed af nye Oplysninger, saaledes et Tingsvidne, optaget ved Kristiania Byret 9 Oktober 1905, hvorunder er søgt nærmere Oplysninger om Forhandlingerne ved Istandbringelsen af det omhandlede Certeparti.

Der er videre fremlagt en Række af Erklæringer til Belysning af Forstaaelsen af den under Sagen omstridte Klausul i Certepartiet „free on rail". Ligesaa er der fremlagt endel Erklæringer angaaende Fragtsatserne ved den omhandlede Tid.

I Høiesteret har Holmen-Hellefos ikke gjenoptaget den for Sjøretten fremsatte Paastand om, at den i Konnossementet vedkommende Ladningen indtagne Bestemmelse, gaaende ud paa, at Kanaltolden skulde dækkes af Fragten, var afgjørende for Sagen.

Jeg er enig med Sjøretten i, at Tvisten ikke kan løses ud fra de Oplysninger, der foreligger om Kontraktsunderhandlingerne og det derunder passerede, og jeg kan ikke finde, at de foreliggende nye Oplysninger i denne Henseende har forandret Sagens Stilling. Jeg kan nemlig ikke anse det godtgjort, at Camillo Eitzen & Co. har bragt Kanalafgiften paa Bane, førend Certepartiet var afsluttet, og det er da heller ikke for mig nødvendigt nærmere at udtale mig om, hvorvidt det i Tilfælde vilde have været tilstrækkeligt til Rederiets Frifindelse, at det før Afslutningen kun havde bragt Spørgsmaalet paa Bane ligeoverfor Pehrsson & Wessel uden at forvisse sig om, at deres Oplysninger og Bemærkninger om Kanalafgiften ogsaa blev bragt frem i betimelig Tid til Selskabet Holmen-Hellefos. Jeg kan derhos ikke dele Rederiets Opfatning af, at Holmen-Hellefos, da det af Pehrsson & Wessel fik en Meddelelse vedkommende Eitzens Skrivelse af 3 December 1901, burde have forlangt Certepartiet hævet paa Grund af manglende Konsens, hvis det da ikke var enig i og tiltraadte den Opfatning, som fra Rederiets Side var gjort gjældende i den nævnte Skrivelse. Tvært-

imod maatte, mener jeg, Holmen-Hellefos, naar det intet yderligere hører fra Rederiet, gaa ud fra, at dette fandt sig bundet ved Certepartiet, og at det fik komme an paa senere Afgjørelse, hvilken Betydning der laa i Certepartiklausulen „free on rail". Heller ikke tør jeg gaa ud fra, at allerede den stipulerede Fragtsats i og for sig, — altsaa uden Hensyn til, at Holmen-Hellefos ikke kjendte til Kanalafgiften — burde have givet Holmen-Hellefos Forstaaelsen af, at Rederiet opfattede Certepartiet paa en anden Maade end det Rederi, med hvem Holmen-Hellefos tidligere havde forhandlet om den samme Fragt.

Sagen maa saaledes, mener jeg, afgjøres paa Grundlag af, hvad der ligger i den tidtnævnte Certepartiklausul „free on rail". I denne Henseende er det min Opfatning af de i Sagen foreliggende Oplysninger, som jeg forøvrigt ikke forsaavidt finder det nødvendigt i Detalj at gjennemgaa, at det ikke er paavist, at der existerer nogen fast og for Sagen afgjørende Koutume angaaende Forstaaelsen af Klausulen. Appellanten har med Hensyn hertil særlig paaberaabt sig Erklæringer af 15 August—2 September 1905 fra Winge & Co., Fearnley & Eger, H. Heitmann & Søn, Lorentzen & Wettre, E. Ellingsen og Hofsfos Træsliberi. Disse udtaler mere eller mindre bestemt og mere eller mindre klart som en Tilkjendegivelse af, hvad der efter deres Erfaring er Opfatningen af en saadan Klausul i Certepartiet, at det er Skibets Sag at betale og bære den under Sagen omhandlede Kanalafgift. Selv om man imidlertid vil gaa ud fra, at der ikke har foreligget særlige Omstændigheder, som har bevirket, at man hos disse Firmaer har anvendt Klausulen paa den i Erklæringerne nævnte Maade, saa er dog, mener jeg, hvad der saaledes foreligger, for lidet til at kunne godtgjøre nogen fast Koutume, og jeg skal derfor ikke indlade mig paa det Spørgsmaal, om en saadan Koutume i Tilfælde vilde have været afgjørende ligeoverfor det heromhandlede Certeparti. Sagen maa da efter min Mening afgjøres ved en Fortolkning af Certepartiets tidtnævnte Bestemmelse. Jeg erkjender, at Spørgsmaalet om denne Bestemmelses Forstaaelse har forekommet mig særdeles tvivlsomt. Jeg maa imidlertid lægge Vægten paa, at Forholdet i nærværende Sag er det, at den Kanalafgift, hvorom Sagen dreier sig, er en Afgift, som ifølge vedkommende Kanalreglement er lagt paa Ladningen, og som ogsaa afkræves den, som repræsenterer Ladningen enten som Kjøber eller Sælger. Reglementet paalægger ogsaa, hvad jeg her vil bemærke, Skibet en Kanalafgift pr. Re-

gisterton, en Afgift som i nærværende Tilfælde var 1 shilling pr. Ton. Det er altsaa saa, at den heromhandlede Kanalafgift afkræves Ladningen, og Holmen-Hellefos's Paastand gaar altsaa ud paa, at Skibet ved Certepartiet har overtaget at udrede og bære den Afgift, som er paalagt Ladningen og afkræves den. Det maa da, mener jeg, som ogsaa af Sjøretten antaget, være Holmen-Hellefos's Sag at godtgjøre, at en saadan Pligt er overført paa Rederiet. Det skulde, saavidt jeg har forstaaet Proceduren, særlig være Tilføielsen af Ordet „free", som her skulde være afgjørende i Holmen-Hellefos's Favør. Men jeg kan ikke finde, at det med Rimelighed skulde kunne forlanges af Rederiet, at det skulde lægge en saadan særegen Vegt paa og Betydning i dette Ord. Jeg skulde tro, at dette Ord meget ofte bruges i Certepartiernes Lossebestemmelser, selv om ikke derved menes andet, end at Skibet skal bære de direkte Omkostninger, som er forbundne med at bringe Ladningen derhen, hvor den efter Certepartiet skal bringes og forøvrigt de Udgifter, som i Reisens Anledning er paalagt selve Skibet. Det maa ogsaa mærkes, at dette Ord i nærværende Tilfælde ikke vilde staa betydningsløst, selv om man ikke lægger en saa stor og vidtrækkende Betydning i det som af Holmen-Hellefos paastaaet. Ordet bevirker nemlig, at de Omkostninger og det Ansvar, som er forbundet med at bringe Ladningen fra Skibssiden og til Jernbanen, skal bæres af Skibet. Og selv om man muligens vil gaa ud fra, at hvis det i Certepartiet blot havde staaet: leveret „on rail", det dog alligevel havde været Skibets Pligt omkostningsfrit at bringe Ladningen helt frem til Jernbanen, saa afskjærer dog Tilføielsen af Ordet „free" enhver Tvist derom, en Tvist, som jeg for min Del ikke vil betegne som utænkelig. Jeg skulde ogsaa tro, at Ordet i samme Retning kan have Betydning ogsaa ved de øvrige forskjellige Former for Lossebestemmelser. Jeg kan altsaa af denne Grund ikke finde, at det med Rimelighed kunde forlanges af Rederiet, at det skulde opfatte Klausulen paa den Maade, som nu søges gjort gjældende fra Appellantens Side. Dette fremgaar ogsaa, mener jeg, saa meget tydeligere af den Række af Erklæringer, som er fremlagt i Sagen dels før og dels efter Sjøretsdommen. Erklæringerne gaar i begge Retninger, og de viser tilfulde, hvor tvivlsomt Spørgsmaalet i sig selv har forekommet de i Sjøfarten interesserede. Allerede dette er for mig nok til at sige, et Holmen-Hellefos ikke har tilveiebragt det Bevis, som de efter min Mening pligter at skaffe for, at Skibet har overtaget at bære den omhandlede Afgift. Men jeg vil derhos sige, at jeg har faaet det Indtryk, at den overveiende Del af Erklæringerne gaar i Favør af Rederiet. Jeg vil særlig nævne Erklæringen af 2 og 3 Oktober 1905 fra Advokatfirmaet Hill, Dickinson & Co., Liverpool, og Advokatfirmaet Botterell & Roche, London. Den Uklarhed, som der saaledes hviler overfor Forstaaelsen af dette Spørgsmaal mener jeg, som det vil forstaaes, af hvad jeg har sagt, bør gaar ud over Holmen-Hellefos.

Jeg kommer efter dette til samme Resultat som Sjøretten.

Sagens Omkostninger finder jeg bør ophæves ogsaa for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel*: Jeg er i det væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Vogt:* Jeg kommer ogsaa til samme Resultat som Førstvoterende. Jeg har imidlertid ikke fundet Sagen synderlig tvivlsom, idet det staar temmelig klart for mig, at Klausulen „free on rail" alene indeholder en Udvidelse af Skibets Pligt efter Sjøfartslovens § 136 og ikke nogen Udvidelse af Skibets Forpligtelser efter Lovens § 153, der omhandler, hvilke Udgifter i Almindelighed paahviler et Fartøi. Dette er de Omkostninger, som sædvanlig er forbundne med Reisen. Appell. har vistnok paastaaet, at den heromhandlede Kanalafgift maa ansees som en Transportudgift. Men denne Paastand forekommer mig at staa i Strid med Afgiftens Væsen og at være uforenlig med, at Appell. væsentlig har bygget sin Procedure paa Certepartiklausulen, idet, hvis her var Tale om en Transportudgift, denne efter Sjøfartsloven maatte paahvile Skibet, uanseet hvad der i Certepartiet maatte være bestemt om Lastens Aflevering. Jeg finder min Opfatning af Sagen bestyrket ved, at den omtvistede Klausul i Certepartiet er knyttet umiddelbart til Leveringen, medens Havneudgifterne er omhandlet i Certepartiets Slutning, uden at der er nævnt noget om Kanalafgift. Jeg tager ogsaa Hensyn til Indholdet af det dokumenterede Manchesterkanalens Reglement, hvilket Reglement, efter at have udtalt, at Kanalafgiften belastes Kjøberen, hvor Varen er solgt „cif" bestemmer, at Afgiften paaligger Sælgeren, bl. a. hvor Salget er skeet „free on rail". Efterat Reglementet derpaa har betonet, at Afgiften er lagt paa Varen og ikke paa Fartøiet og betales af Vareeieren, gjør det i saa Henseende en Undtagelse, forsaavidt Afgiften er indbefattet i Fragten *ved speciel Overenskomst mellem Kjøbmanden og Rederen.*

Det vil altsaa sees, at medens Klausulen „free on rail" udtrykkelig er tillagt Betydning i Forholdet mellem Varens Sælger og Kjøber, gjælder det samme ikke Forholdet mellem Skib og Ladning. Om end dette Reglement selvfølgelig ikke er bindende for Afgjørelsen af Forholdet mellem nærværende Sags Parter, ser jeg dog deri et umiddelbart Udtryk for den Opfatning, at for at overføre Kanalafgiften fra Ladningens Eier til Skibet kræves en expressis verbis derom truffen Aftale. Og den samme Opfatning gaar igjen i det Forhold, at der findes Certepartier, hvor ved Siden af Udtrykket „free on rail" er udtrykkelig indtaget, at Kanalafgifter paaligger Skibet, medens det ikke er gjort gjældende, at nogensinde i Certepartier med lignende Klausul er udtrykkelig

undtaget Kanalafgifter. I dette Forhold ligger, saavidt jeg forstaar, udtalt den Forudsætning, at hvor Kanalafgiften ikke er udtrykkelig nævnt, er den, forsaavidt den i sig selv er paalagt Ladningen, Skibet uvedkommende.

Extraordn. Assessor, Skifteforvalter *Skattebøl:* Jeg er i det væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Birkeland,* extraordn. Assessor, Lagmand *Thinn* og Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

86.

Sø- og Handelsretten i København, den 1 December 1905.

Overretssagfører Busch som Aktor
(for Aktor mødte Højesteretssagfører Asmussen)

mod

Føreren af Dampskibet „Ancona" af Leith, Kaptajn John Mitchell
(Defensor: Højesteretsadvokat Halkier).

Straffebestemmelsen i *Sølovens § 293* ansees anvendelig paa alle saadanne Handlinger, der ifølge Lovgivningens almindelige Principer falder ind under dansk Straffemyndigheds Omraade, altsaa ogsaa paa Handlinger af Fremmede paa dansk Søterritorium. Sø- og Handelsretten anser sig kompetent til at paadømme i sin Helhed Straffesager, der reiser sig af Skibssammenstød, og hvis Undersøgelse har været henlagt til nævnte Ret, selv om der vil kunne blive Tale om Straf efter *Straffelovens § 198*, idet Sammenstødet har været forbundet med Tab af Menneskeliv.

Føreren af S/S „Ancona" af Leith, der paa dansk Søterritorium har oversejlet Skoleskibet „Georg Stage" med Tab af Menneskeliv tilfølge, frifindes for Aktors Tiltale. Vel havde han ikke itide veget afveien for „Georg Stage" og derved foraarsaget Ulykken, men Retten ansaa det betænkeligt at betragte det som bevist, at han havde gjort sig skyldig i saadan Pligtforsømmelse, at han kunde ifalde Straf efter de citerede Paragrafer.

Under nærværende Sag tiltales Føreren af det d'Hrr. James Currie & Co. af Leith tilhørende engelske Dampskib „Ancona" Kaptajn John Mitchell, som Natten mellem den 25 og 26 Juni d. A. i Hollænderdybet — paa dansk Søterritorium — havde en Kollision med det danske Skoleskib „Georg Stage", saaledes at dette sank og 22 af dets Elever druknede, for Overtrædelse af Sølovens § 293 og Straffelovens § 198.

Tiltaltes privat engagerede Defensor har gjort gældende, at Tiltalte som Fører af et engelsk Dampskib ikke kan straffes efter

Sølovens § 293, idet denne Lovbestemmelse ligesom Sølovens andre Bestemmelser kun skulde være given for danske Skibe og deres Besætninger, samt at Bedømmelsen af, om han maatte være skyldig til Straf efter Straffelovens § 198 ikke skulde falde ind under nærværende Rets Afgørelse, men under den ordinære kriminelle Domstol.

Det er nu vel saa, at flere af Sølovens Bestemmelser maa antages at være givne alene for danske Skibe og deres Besætninger, men dette kan ikke antages at gælde om dem alle, og navnlig findes der ingen Grund til ikke at anse de Straffebestemmelser, der som Lovens § 293 er givne for Forvoldelse af Skade ved uforsigtig Sejlads for anvendelige paa alle saadanne Handlinger, der ifølge Lovgivningens almindelige Principper falder ind under dansk Straffemyndigheds Omraade, altsaa ogsaa paa Handlinger af Fremmede paa dansk Søterritorium, jfr. alm. borgelig Straffelovs § 2.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Straffelovens § 198 findes de om Rettens Kompetence i Straffesager gældende Bestemmelser i Lov 19 Februar 1861 § 17 og Sølovens § 311 at afgive fornøden Hjemmel for, at Sager, der rejser sig af Skibssammenstød og hvis Undersøgelse har været henlagt her til Retten, paadømmes i deres Helhed af Retten ogsaa forsaavidt Sammenstødet har været forbundet med Tab af Menneskeliv, og der saaledes vil kunne blive Spørgsmaal om Straf efter Straffelovens § 198, jfr. herved ogsaa Udtalelsen i Plakat 31 December 1795.

„Ancona", hvis Længde er 249', som har en Bredde af 33', en Brutto Tonnage af 1245 Tons og en Netto Tonnage af $777^{56}/_{100}$ Tons, gik sydpaa gennem Sundet paa Rejse fra Alloa til Königsberg med en Ladning Kul, medens „Georg Stage", hvis Længde er 106', som har en Bredde af 24' og en Register Tonnage af 205 Tons, sejlede for alle Raasejl, Klyver, Jager og Mesan nordpaa fra Østersøen op i Sundet. Vinden var østlig frisk Brise, Strømmen satte nordpaa med en anslaaet Fart paa det paagældende Sted af 2 Knob. „Georg Stage"s Fart gennem Vandet var ca: 7 Knob og „Ancona"s $8^1/_2$ Knob.

„Ancona"s Kurs var S $^1/_2$ V, idet den styrende efter Kompasset og krydsende Hollænderdybets Ledefyrlinie holdt ret ned mod Farvandet øst for Nordre Røse. „Georg Stage" styrede efter at have passeret Knollens Lysbøje efter Middelgrundsfortets Fyr, saaledes at den efter at være kommen op i Nærheden af Hollænderdybets Ledefyrlinie luvede noget op for at holde sig østen for denne Linie. Den styrede ikke efter Kompasset, men efter Fyrene, navnlig Middelgrundsfortets.

Efter de af Kaptajnen og Besætningen paa „Ancona" afgivne Forklaringer fik man ombord paa dette Skib ca. 10 Minutter eller et Kvarters Tid før Kollisionen Øje paa „Georg Stage"s røde Lanterne forude omtrent $^1/_2$ Streg om Bagbord. „Ancona" holdt vedblivende sin Kurs, uagtet Sejlerens Lanterne ikke trak sig hverken forefter eller til Siden. Kaptajnen, som gik op og ned paa Broen, sagde, efter at „Ancona" og Sejleren havde nærmet

sig hinanden i ca. 5 Minutter uden mærkbar Forandring i deres indbyrdes Stilling, til Rorgængeren Letmatros John Johnston: „Pas paa med din Styring, og vis ham ikke den grønne Lanterne", men foretog iøvrigt intet før efter atter en 5 Minutters Tid, da han, da den røde Lanterne stadig ikke trak sig til Siden, befalede Rorgængeren at lægge Roret Bagbord, idet han samtidigt gav et kort Stød i Dampfløjten, et Stød, som ikke synes at være hørt paa „Georg Stage". Rorgængeren gav lidt Bagbords Ror, og Skibet svingede noget; Kaptajnen beordrede kort efter haardt Bagbord, hvad Rorgængeren adlød. Under „Ancona"s Svingning forsvandt „Georg Stage"s røde Lanterne og den grønne Lanterne blev synlig forude, efter Kaptajnens Skøn i omtrent 1/2 Kabellængdes Afstand. Kaptajnen beordrede øjeblikkelig stop i Maskinen og fuld Fart bak, hvilke Ordrer strax blev udførte, men kort efter — efter de paa et Skøn byggede Forklaringer et Par Minutter efter Kaptajnens første Ordre til at lægge Roret Bagbord — fandt Kollisionen Sted paa den Maade, at „Ancona" der endnu ikke havde mistet sin Fart, løb sin Stævn ind i „Georg Stage"s Styrbords Side under en Vinkel af ca. 4 Streger (ca. 46 eller 49 Grader), saaledes at der dannedes et stort Hul i „Georg Stage"s Side. Kaptajn Mitchell lod strax „Ancona"s Maskine stoppe for at holde Skibene sammen, og det lykkedes 14 Elever og 4 Voxne at komme ombord i Damperen førend „Georg Stage" sank for Boven af denne med Kaptajnen — Premierløjtnant Malthe-Bruun — og den øvrige Besætning. Efter Sammenstødet gjorde „Ancona" hvad den kunde for at redde den Del af „Georg Stage"s Besætning, der var gaaet under med Skibet, og det lykkedes at redde Besætningen paa 22 Elever nær.

Efter den af de af „Georg Stage"s Besætning førte Vidner afgivne overensstemmende Forklaring har „Georg Stage"s Kurs været holdt støt indtil ganske kort før Kollisionen. Vistnok et Par Minutter før Kollisionen viste „Ancona"s grønne Lanterne sig ved Siden af den røde, derefter forsvandt den røde, og den grønne saas alene først lidt til Bagbord, men efterhaanden lidt paa Styrbords Side af „Georg Stage"s Stævn. Kursen blev desuagtet holdt støt, indtil Løjtnant Malthe-Bruun paa et Tidspunkt, da efter samtlige de nævnte Vidners Forklaringer et Sammenstød syntes uundgaaeligt, og da ingen af Besætningen paa „Georg Stage" anede, at Damperen var under Drejning for Bagbords Ror, i det Haab derved at gøre Sammenstødet saa lempeligt som muligt gav Kommandoen: „Op med Roret". Efter den Forklaring, der er afgivet af Understyrmand Dreiø, der i det paagældende Øjeblik stod ved Rattet, drejede han strax saa kraftig, han kunde, dette for at faa Roret lagt op, men han havde ikke faaet Roret lagt helt i Borde, da Sammenstødet skete, og Løjtnant Bruuns Kommando kan derfor ikke være falden længere før Kollisionen end den Tid af mellem 10 og 15 Sekunder, der medgaar til at lægge Roret op.

Efter hvad der saaledes er oplyst, maa det anses for uom-

tvisteligt, at „Georg Stage“ — mulig ved Afdrift, mulig tillige ved en ubetydelig Kursændring fra „Ancona“s eller dens egen Side — er kommen lige foran „Ancona“s Stævn et Par Minutter før Kollisionen (dengang begge „Ancona“s Lanterner var synlige paa „Georg Stage“) og senere noget over paa Styrbords Side (da „Ancona“s røde Lanterne forsvandt).

At „Georg Stage“s grønne Lanterne desuagtet ikke samtidig er bleven synlig paa „Ancona“, har sin naturlige Forklaring i, at „Georg Stage“ som Sejlskib havde en vis Afdrift — efter Løjtnant Malthe-Bruuns Opgivende ca. 1/4 Streg —, og at den altsaa viste sin Stævn noget østligere end den Vej, den gik. At Kommandoen paa „Georg Stage“ til at lægge Roret op i Virkeligheden først er givet ganske kort før Kollisionen, støttes ved de Forklaringer, som flere af „Georg Stage“s Besætning har givet om, at en anden Damper, som gik kort foran „Ancona“ i samme Retning som denne, men en Smule vestligere i Farvandet, var kommen saa langt frem mod Syd, at man ikke mere tog Hensyn til den, og at den altsaa havde passeret eller var ved at passere „Georg Stage“, da Kommandoen blev givet til Rormanden. Om denne Damper har Besætningen paa „Ancona“ overensstemmende forklaret, at den, der kort forinden havde krydset „Ancona“s Kurs, efter deres Skøn ikke var længere fra „Ancona“ end dennes egen Længde. Ogsaa heraf synes at fremgaa, at Kommandoen først er givet ca. 10 Sekunder før Sammenstødet. Hertil kommer den af „Ancona“s Besætning og Kaptajn givne overensstemmende Forklaring om, at det først var kort før Sammenstødet og samtidig med at Kaptajn Mitchell beordrede bak, at man paa „Ancona“ fik Øje paa „Georg Stage“s grønne Lanterne; medens Tilsynskomsten af „Georg Stage“s grønne Lanterne ikke nødvendigvis er et Udtryk for, at „Georg Stage“ allerede da var begyndt at falde af, er det paa den anden Side efter de foreliggende Forhold givet, at „Georg Stage“ ikke kan have gjort nogen nævneværdig Svingning mod Bagbord uden at vise „Ancona“ sin grønne Lanterne, og en Svingning fra „Georg Stage“s Side stor nok til, at den kunde faa nogensomhelst Betydning med Hensyn til Afvejningen af Skyldspørgsmaalet, kan saaledes i hvert Tilfælde ikke have fundet Sted forinden.

Da der paa „Georg Stage“ ikke blev Tid til at gøre Manøvre med Sejlene, kan det ikke antages, at Skibet kan være faldet meget af i den Tid, hvorom det her kan være Tale, eller være kommet meget ud af den Retning, hvori det vilde være gaaet, hvis det ikke havde lagt Roret op. Med Hensyn til „Ancona“s Svingningsevne er det ved en foretagen Prøve blevet oplyst, at den, naar Roret under fuld Fart frem lægges haardt Bagbord, i det første Minut efter Ordrens Afgivelse svinger omtrent 4 Streger og i det næste Minut endvidere ca. 5 1/2 Streg; det er tillige oplyst, at dens Skrue er højreskaaren, og at den under en Bakning drejer Skibet yderligere til højre. Den Vinkel af omtrent 4 Streger, under hvilken de to Skibe endelig stødte sammen, maa herefter væsentlig skyldes „Ancona“s Svingning dels inden dels under dens

Bakning, og det er sandsynligt, at Kollisionen ikke vilde være undgaaet, selv om „Georg Stage“ havde holdt sin Kurs støt til det sidste.

I ethvert Tilfælde findes det ikke at kunne lægges Løjtnant Malthe-Bruun til Last, at han paa det Tidspunkt, hvor det efter de afgivne Forklaringer maa antages at være sket, har givet Ordre til at lægge Roret op paa „Georg Stage“. Det kan efter det fremkomne ikke betvivles, at dette er sket paa et Tidspunkt, hvor han efter Søvejsreglernes Artikel 27 har været berettiget dertil.

Efter Søvejsreglernes Artikler 20 og 21 har det været Kaptajn Mitchells Pligt at gaa af Vejen for Sejlskibet og at gaa af Vejen i Tide, medens det har været Løjtnant Malthe-Bruuns Pligt at holde sin Kurs; Følgerne har vist, at Kaptajn Mitchell har givet Ordre til at dreje til Side paa et Tidspunkt, da det var for silde, eller i hvert Fald paa et Tidspunkt, da han sig selv uafvidende ved at vise sin grønne Lanterne var kommen til at give „Georg Stage“ et misvisende Begreb om, hvilken Manøvre han vilde foretage. Paa den anden Side maa det efter det oplyste antages, at Kaptajn Mitchell, der efter hans Defensors Udtalelse ikke har regnet med, at den paagældende Sejler var et letsejlende Øvelsesskib, der kom op med en Fart, der nærmede sig hans egen, i Mørket har skønnet Fejl og troet, at der har været en længere Afstand mellem ham og det Skib, hvis Lanterne han saa, end der i Virkeligheden har været, og at han paa det Tidspunkt, da han begyndte Svingningen, er gaaet ud fra, at der da endnu var Tid til at gaa af Vejen.

Efter det saaledes foreliggende maa Retten nære nogen Betænkelighed ved at betragte det som bevist, at Kaptajn Mitchell har gjort sig skyldig i en saadan Pligtforsømmelse, at han ifalder Straf efter Sølovens § 293 eller Straffelovens § 198, og han vil derfor være at frifinde for Aktors Tiltale, saaledes at Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor, Overretssagfører Busch, 150 Kroner, vil være at udrede af det Offentlige.

Den skete Sagførelse har været forsvarlig.

Thi kendes for Ret:

Kaptajn John Mitchell, bør for Aktors Tiltale i denne Sag fri at være.

Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor, Overretssagfører Busch, 150 Kroner, udredes af det Offentlige.

Indhold: 84. Norges Høiesteret: Bark „Vale“s Rederi ved dets korresponderende Reder, Firmaet Johan Dahll mod Firmaet Mac Symons Stores Ltd. — 85. Norges Høiesteret: Aktieselskabet Holmen-Hellefos mod Dampskibet „Barbro“s Rederi. — 86. Sø- og Handelsretten i København: Overretssagfører Busch som Aktor mod Føreren af Dampskibet „Ancona“ af Leith, Kaptajn John Mitchell.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 28	Aargang VI	1905

87.

Danmarks Højesteret, den 30 November 1905.

Det forenede Dampskibs Selskab
(Højesteretssagfører Bülow)

mod

Læsø Vesterøs Bjergelav
(Højesteretsadvokat Halkier).

Den i Samlingens nærværende Aargang som No. 26, Side 131 ff., optagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i København, stadfæstes af Højesteret.

Efter alt foreliggende kan det ikke ansees bevist, at Christoffer Pedersen ved den af ham med Dampskibets Fører sluttede Overenskomst har paataget sig andet og mere end af ham indrømmet, nemlig ved Bistand af alt Baadmandskab og ved Hjælp af det af ham medbragte Varpanker at forsøge Skibet taget af Grunden. Som Følge heraf kan Bjergelavet ikke ved den nævnte Overenskomst være afskaaret fra at fordre Bjergeløn efter Loven for dets Medvirkning ved Bjergningen. Da der derhos ikke findes

tilstrækkelig Grund til at fastsætte Bjergelønnen til et mindre Beløb end ved den indankede Dom sket, vil denne efter Citantens Paastand være at stadfæste.

Processens Omkostninger for Højesteret findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Højesteret ophæves. Til Justitskassen betaler Appellanten, Det forenede Dampskibs Selskab, 10 Kroner.

88.

Norges Høiesteret, den 15 December 1905.

Forsikringsselskabet „Salamandra" som Dampskibet „Windau"s Assurandør
(Overretssagfører Viktor Haxthow til Prøve)

mod

Skibsassuranceforeningen „Protector" paa Dampskibet „Augusta"s Rederis Vegne
(Advokat Feragen).

Den norske Damper „Augusta" og den russiske Damper „Windau" sammenstøder i Keiser Wilhelm Kanalen, og det er uomtvistet, at Sammenstødet forvoldtes af Tvangslodsen ombord paa „Augusta". „Windau"s Assurandører sagsøger „Augusta"s Assurandører til Erstatning af den Skade, der ved Sammenstødet forvoldtes „Windau", men sidstnævnte frifindes idet Høiesteret ansaa det rimeligst og naturligst under de foreliggende Omstændigheder at bedømme Skyldspørgsmaalet efter tysk Ret, som fritager Rederiet for Ansvar for Følgerne af Tvangslodsens Feil.

Assessor *Roll:* Hvad der er nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder, vil erfares af Præmisserne til Arendals Sjørets Dom af 23 April 1904.

Ved denne Dom er saaledes kjendt for Ret:

„Skibsassuranceforeningen „Protector" paa D/S „Augusta"s Rederis Vegne bør for Forsikringsselskabet „Salamandra" paa D/S „Windau"s Rederis Vegne, dets Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves".

Sjørettens Dom er af Forsikringsselskabet „Salamandra" indanket for Høiesteret, hvor Selskabet har nedlagt Paastand om at tilkjendes Mark 17 319.65 i denne Valuta eller i norske Penge med 4 % aarlig Rente fra 18 Mai 1903 samt Sagsomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Skibsassuranceforeningen „Protector" har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet og sig tilkjendt Procesomkostninger for Høiesteret.

Af Appellanten er det for Høiesteret erkjendt, at Skylden for Sammenstødet udelukkende hviler paa Lodsen. Som det vil

sees bygger Sjøretten Frifindelsen derpaa, at Sagen maa afgjøres efter tysk Ret, og at ifølge tysk Ret Rederi eller Skib ikke svarer for Skade, som er en Følge af Sammenstød, hvorfor Lodsen bærer Skylden.

Jeg er enig i, at tysk Ret her maa bringes i Anvendelse, men jeg for mit Vedkommende finder det upaakrævet at udtale mig om, hvorvidt Tvistigheder angaaende Sammenstød mellem Skibe altid bør bedømmes efter den Ret, der gjælder paa det Sted, hvor Sammenstødet har gaaet for sig. Uden Hensyn til efter hvilken Rets Regel Sammenstød i Almindelighed bliver at bedømme, mener jeg, at Omstændighederne i det foreliggende Tilfælde er saadanne, at det falder rimeligst og naturligst, at Spørgsmaalet afgjøres efter tysk Ret. Her er nemlig Tale om Skade, forvoldt ved en tysk Lods paa tysk Territorium, og, ligesom Lodsens eget Ansvar maa blive at bedømme efter tysk Ret, synes det at burde bedømmes efter samme Ret, hvorvidt hans Ansvar skal kunne overføres paa andre. Dertil kommer, at Sammenstødet fandt Sted i Keiser Wilhelms Kanalen, der er en Vandvei, istandbragt af den tyske Stat, underkastet dens Kontrol og undergivet særegne Trafikregler. Stillingen er nærmest den, at den tyske Stat kan siges at have overtaget Befordringen af de Skibe, der vil passere Kanalen, og at disse Skibe maa forudsættes stiltiende at have underkastet sig de Regler, som gjælder for Trafiken paa Kanalen saavelsom den Lovgivning, der behersker Forholdet.

Paa disse Betragtninger er det, jeg vil votere for Stadfæstelse af Sjørettens Dom.

Processens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Extraordinær Assessor, Advokat *Mejdell:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *V. Scheel:* Ligesaa.

Assessor *Thoresen:* Jeg stemmer for Førstvoterendes Resultat under Henvisning til Sjøretsdommens Præmisser, som jeg i alt væsentlig tiltræder.

Konst. Assessor, Byretsassessor *Hambro:* Jeg er enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor Thoresen. Jeg henviser angaaende det heromhandlede Spørgsmaal foruden til det af Sjøretten citerede Sted af Professor Platous Sjøretsforelæsninger ogsaa til den i dette Emne almindelig anerkjendte Fremstilling af von Bar i 2den Udgave af hans Værk over den internationale Privatret, 2det Bind Side 208 flg.

Extraordinær Assessor, Skifteforvalter *Hoff:* Enig med Førstvoterende.

Assessor *Reimers:* Jeg er enig med Førstvoterende paa samme Maade som D'Herrer Assessorerne Thoresen og Hambro.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Den 30 Juli 1902 Kl. ca. 11½ om Aftenen stødte D/S „Augusta" af Haugesund paa Reise fra Raumo til Ipswich med Trælast i Keiser Wilhelms Kanalen omtrent ved Km. 46,5 sammen med D/S „Windau" af Windau paa Reise fra Sunderland til Kiel med Kul.

„Augusta", der havde faaet en Plade indbulet og to Spanter knækkede, fortsatte sin Reise, efterat den fungerede Lods og Skibsføreren næste Dag paa Havnekontoret i Brunsbüttel havde afgivet Forklaring over det passerede. „Windau" fortsatte, efterat der ligeledes den følgende Dag paa Kanalkontoret i i Holtenau af Lodsen og Skibsføreren var afgivet Forklaring, til Kiel, hvor ved Ankomsten samme Dag Sjøprotest blev optaget og Besigtigelse ved Handelskammerets beedigede Sagkyndige afholdt, hvilken sidste kontinueredes 8 August næstefter; ved Besigtigelsesforretningerne ansattes Udbedringen af Skibets Skade tilsammen til Mk. 15 682. Retslig Besigtigelse med Afhørelse af Besætningen fandt Sted i Kiels Dok 5 August, og Sjøforklaring blev aflagt 12 s. M. I Sjøretssession i Flensburg 18 Oktober 1902 blev endelig afhørt saavel „Augusta"s som „Windau"s Lodser ved Anledningen, hvorefter Sjøretten paa Grundlag af de saaledes fremkomne Oplysninger afsagde en i Oversættelse saalydende

Kjendelse.

„D/S „Augusta" af Haugesunds Sammensted med det russiske D/S „Windau" den 30 Juli 1902 i Keiser Wilhelms Kanalen er foraarsaget (forskyldt) af Kanalhjælpelodsen Jens Heitmann af Brunsbüttelkoog derved, at han med det af ham lodsede D/S „Augusta" gik for langt over til Nordsiden".

Under Henvisning til denne Kjendelse har Forsikringsselskabet „Salamandra", der som D/S „Windau"s Assurandør har erstattet den lidte Skade og ifølge Rederiets Erklæring af 8 November 1902 er indtraadt i dettes mu

lige Ret mod Trediemand i Anledning af Sammenstødet, under 13 Mai 1903 mod D/S „Augusta"s Assurandør Skibsassuranceforeningen „Protector" udtaget Sjøretsstævning og efter forgjæves Forligsprøve paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale ifølge Generalregning Mk. 17 719,65 i denne Valuta eller norske Penge efter Betalingsdagens Kurs tilligemed Erstatning for Tidstab efter Skjøn af Sjøretten eller særskilt Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning, med Renter af begge Beløb samt Sagens Omkostninger.

Indstævnte, der principalt paastaar sig frifunden, subsidiært paastaar, at Skaden skal fordeles paa begge Parter, og at den paa Indstævnte faldende Anpart bestemmes ved Rettens Skjøn, samt at der i begge Tilfælde tilkjendes tilstrækkelige Forsvarsomkostninger, hævder, at den af Flensburg Sjøret afsagte Kjendelse ikke kan være afgjørende for, hvem Sammenstødet er at lægge tillast, idet den er foranlediget alene af den ene Part og bygger paa ensidige Forklaringer, uden at den anden Part er givet Anledning til at fremkomme med sine Bevisligheder. Støttet til en i Udskrift fremlagt Sjøforklaring, aflagt af D/S „Augusta" paa Generalkonsulatet i London 10 Marts 1903, gjør Indstævnte gjældende, at Kollisionen er hidført ved „Windau"s feilagtige Manøvrering; under enhver Omstændighed bærer dette Skib Skylden for, at Skaden fik saa betydeligt Omfang, og Resultatet maa derfor blive, at hvert Skib bærer sin Skade.

Selv om imidlertid den af Flensburg Sjøret afsagte Kjendelse lægges til Grund ved Bedømmelsen, mener Indstævnte, at maatte blive at frifinde, idet Forholdet, da Sammenstødet har fundet Sted inden tysk Territorium, maa bedømmes efter tysk Ret, og efter den tyske Handelslovbogs § 738 er „Augusta"s Rederi ikke ansvarlig for den af Tvangslodsen Jens Heitmann begaaede Feil.

Endelig finder Indstævnte ikke at kunne godtage enkelte af de paa Generalregningen opførte Poster, idet de dels mangler nærmere Specifikation, dels antages denne Sag uvedkommende.

Citantskabet anfører, at der ved Paadømmelsen af Kollisionssager for norske Domstole ifølge fast Retsbrug alene spørges efter norsk Ret uden Hensyn til, hvor paagjældende Kollision har fundet Sted. Bortseet fra, at en anden Regel i Praxis, særlig ved Kollisioner i aaben Sjø — vilde medføre Vanskeligheder og Urimeligheder, har ialfald i nærværende Tilfælde Anvendelse af norsk Ret de bedste Grunde for sig, al den Stund det for Kollisionen ansvarlige Fartøi er norsk.

Indstævnte benægter den af Citantskabet paastaaende constante Retsbrug ved norske Domstole for Anvendelse af norsk Ret paa alle Kollisionssager. Spørgsmaalet har i Aarrækker ikke været undergivet Domstolenes Prøvelse, maa derfor ansees aabent og bør, som af norsk Theori antaget, løses derhen, at Kollisionsstedets Lov bringes i Anvendelse.

Selv om en anden Regel end den af Citantskabet hævdede ved Kollisioner i aaben Sjø skulde findes betænkelig, formenes dog Anvendelse af Kollisionsstedets Lov — o: her tysk Ret at være den eneste naturlige og retfærdige i nærværende Tilfælde, hvor de indledende og foreløbige Proceskridt er foretagne for tyske Myndigheder, og den Kjendelse, hvorpaa nærværende Søgsmaal bygges, er afsagt af tysk Sjøret.

Af Sagens Oplysninger fremgaar det, at der for Sjøretten i Flensburg har foreligget saavel Fremstillinger af Begivenheden fra „Windaus" Side som

den af „Augusta"s Lods og Fører Dagen efter Sammenstødet paa Havnekontoret i Brunsbüttel afgivne Forklaring. Bortseet fra hvilken Bevisvægt man *i sin Almindelighed* vilde tillægge den af Flensburg Sjøret afsagte Kjendelse, antages den under enhver Omstændighed *ligeoverfor Citantskabet*, der har paaberaabt sig Kjendelsen som afgjørende for Skyldspørgsmaalet, at maatte ansees processuelt bindende, saaledes at Citantskabet ikke kan gjøre Indsigelse mod, at Dommen bygges paa nævnte Kjendelse som Grundlag.

Den af Indstævnte paaberaabte Bestemmelse i D. H. G. B. § 738 er saalydende:

Har Skibet befundet sig under Ledelse af en Tvangslods, og har de til Skibsbesætningen hørende Personer opfyldt de dem paahvilende Pligter, saa er Skibets Reder fri Ansvar for den Skade, der er opstaaet ved det af Lodsen forskyldte Sammenstød.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt den af „Augusta" ved Anledningen benyttede Lods er at betragte som „Tvangslods" i det citerede Lovsteds Forstand, er der af Indstævnte dokumenteret Erklæring fra Driftsdirektøren for Keiser Wilhelm Kanalen, hvorefter alle Skibe med Undtagelse af Seilskibe, som ikke er under Bugseringstvang og smaa aabne eller halvdækkede Baade, er underkastede Lodstvang, og som udtrykkelig udtaler, at Heitmann den 30 Juli 1902 var ombord paa „Augusta" som Tvangslods. I en fra en Advokat i Hamburg indhentet Udtalelse er det ligeledes anført, at Statens Kanallodser for Keiser Wilhelm Kanalen af Reichsgericht er anseet som „Tvangslodser", ligesom det betegnes som utvilsomt efter tysk Retspraxis, at Rederen er fri Ansvaret for Skade, opstaaet ved Tvangslods's Forseelse, hvilket iøvrigt siges at flyde allerede deraf, at Tvangslodsen ikke efter D. H. G. B. § 481 henregnes til Skibsbesætningen. Afgjørende for Sagens Udfald antages det efter dette at være, hvorvidt Tilfældet vil blive at bedømme efter norsk eller tysk Ret. Fra Citantskabets Side er som anført gjort gjældende, at det ved fast Retspraxis er fastslaaet som en sikker Regel, at der ved Paadømmelsen af Kollisionssager ved norsk Dom, skal kun spørges efter *norsk* Ret, uden Hensyn til, om Kollisionsstedet falder indenfor norsk eller fremmed Sjøterritorium, en Regel, hvis Fravigelse vilde være dobbelt betænkelig i det foreliggende Tilfælde, hvor det skadegjørende Skib er norsk.

Retten kan ikke være enig i, at der for en saadan Opfatning kan paaberaabes nogen fastslaaet Retsbrug, tvertom vides der ikke i vor Retspraxis at foreligge nogen Afgjørelse af Spørgsmaalet, idet specielt den af Citantskabet paaberaabte Udtalelse af en af Høiesterets Voterende i Retstidende 1874 P. 340 ikke findes at være af nogen Betydning i denne Henseende. At Spørgsmaalet ikke tidligere har foreligget for Retterne til Afgjørelse, finder forøvrigt sin naturlige Forklaring deri, at de fleste Bestemmelser, der vil være af Betydning ved Afgjørelse af Skyldspørgsmaalet ved Kollisioner (saasom Styringsregler, Lanterneføring, Lydsignaler o. desl.) er international, saaledes at det i Almindelighed vil være irrelevant hvilket Lands Lov lægges til Grund for Sagens Paadømmelse.

Heller ikke i Retsvidenskaben vides Spørgsmaalet behandlet tidligere end i Professor Platous „Norsk Sjøret" 1900. Forfatteren anfører her (Side 28 flg.), at *den almindelige* Lære er, at naar et Sammenstød finder Sted inden et Lands Sjøterritorium, bliver Spørgsmaalet om Betingelserne for Skadeserstatningspligt og om Skadens Erstatnings Fordeling at bedømme efter denne

Stats Lov — lex loci actus. Særlig fremholder Platou, at Loven om Rederens Ansvar for Tvangslods ogsaa bør anvendes paa fremmede Skibe, der har været i Kollision paa Statens Territorium, saaledes at dersom et norsk Skib med engelsk (tysk) Tvangslods ombord kommer i Kollision, saa bør den norske Reder, selv om han sagsøges ved norsk Domstol, ikke ansees pligtig til at svare for Lodsens Feil. Det er af Citantskabet anført, at Professor Bentzon i „Dansk Sjøret", 1899 P. 426 flg. i Modsætning til Professor Platou har hævdet en Opfatning, der ganske falder sammen med den af Citantskabet hævdede. Saavidt skjønnes, udtaler imidlertid Professor Bentzon l. c. sig ikke om det her foreliggende Spørgsmaal, hvorvidt en Kollisionssag ved dansk (norsk) Domstol kan blive at paadømme efter Kollisionsstedets Lov, men drøfter alene Spørgsmaalet om, hvorvidt Rederen *efter den danske (norske) Sjølovs § 8* ogsaa er ansvarlig for Feil, begaaet af Tvangslods, et Spørgsmaal som Forfatteren, om end som det synes under Tvil, besvarer bekræftende, hvorhos han nærmere redegjør for de Hensyn, der fra legislativt Synspunkt taler for, at man ikke i den nye Sjølovs § 8 optog den tyske og engelske Rets Regel om Fritagelse for Tvangslodsens Feil.

Af den Omstændighed, at den nye Sjølov ikke har fundet at burde fritage Rederen for Ansvar for Tvangslods, kan imidlertid ikke sluttes, at fremmed Rets herfra afvigende Bestemmelser ikke i noget Tilfælde skulde kunne gjøres gjældende til Fordel for norsk Skib. Tvertom taler efter Rettens Mening de stærkeste Grunde for den Opfatning, der som foran anført er gjort gjældende af Professor Platou og af ham betegnes som „den almindelige Lære". Ligesom vedkommende Lands Politi- og Toldbestemmelser (derunder ogsaa den ialfald delvis politiretslige Forskrift om Benyttelse af Tvangslods) anvendes ligeoverfor ethvert Skib, der befinder sig indenfor Landets Sjøterritorium, uden Hensyn til Skibets Nationalitet, saaledes synes der ogsaa det naturlige — og vil visselig ogsaa i mange Tilfælde være praktisk hensigtsmæssigt — at skadegjørende Handlinger, begaaede inden Landets Territorium, ved Kollision bedømmes efter Loven paa det Sted, hvor Søgsmaalsgrundlaget opstaar (jfr. forum delicti). Mod at saa sker, synes heller ingen af de kolliderende Skibe med Føie at kunne beklage sig, idet de derved begge sættes paa lige Fod. Saa vil derimod ikke blive Tilfældet, om Bedømmelsesstedets Lov skal lægges til Grund, idet det isaafald vil kunne afhænge af Tilfældigheder, hvilket Lands Lov blir den afgjørende. Foruden at saadan Forskjel vil kunne opstaa, efter som det ene eller det andet af de kolliderende Skibe optræder som Sagsøger, vil det ofte kunne være overladt til Partens Forgodtbefindende, ved hvilken Domstol han vil sagsøge sin Modpart. Det er i Kollisionstilfælde meget almindeligt, at det Skib, der anser sig uden Skyld i Sammenstødet, beslaglægger det andet, og sagsøger dette ved forum arresti. Var saa skeet i nærværende Tilfælde, vilde Sagen være at paadømme efter tysk Lov. Men det synes lidet rimeligt, at en Part skulde blive gunstigere stillet ligeoverfor Skyldspørgsmaalets Bedømmelse, om han istedetfor at benytte den strenge Ret og beslaglægge Skibet paa Stedet vælger at lade Skibet uhindret fortsætte og senere sagsøger Rederiet (eller Assurandørerne) i Skibets Hjemland.

Idet Retten saaledes enstemmig slutter sig til den Mening, at nærværende Sag maa blive at bedømme efter Kollisionsstedets Lov, finder man dennes herhenhørende Retsregler fyldestgjørende legitimeret af Indstævnte. Bestemmelsen

i D. H. G. B. § 738 synes ikke at give Anledning til Tvil om Lovstedets Anvendelighed paa det foreliggende Tilfælde, idet man ved de fremkomne Oplysninger anser det godtgjort, at den paa „Augusta“ fungerende Lods har været „Tvangslods“ (i Ordets stringente Betydning), ligesom der ingen Antydning er fremkommet om, at nogen af Skibets Besætning ikke ved Leiligheden har opfyldt de dem paahvilende Pligter.

Indstævnte vil saaledes blive at frifinde. Sagens Omkostninger findes efter Omstændighedernc at burde ophæves.

89.

Kungl. Maj:ts dom, den 13 December 1905.

Sjökaptenen G. E. Colbensen i Stavanger

mot

Sjökaptenen L. Ljungqvist i Göteborg.

Under rådande tjocka sammanstöta i Nordsjön ångfartygen „Kepler“ och „Melanie“. „Kepler“ tillfogas dervid så svåra skador att den sjunker, hvaremot „Melanie“ förblir oskadad. Sedan „Kepler“s befälhafvare yrkat skadestånd, samt Rådstufvurätten ogillat yrkandet, enär „Kepler“ ensam varit vållande till Kollisionen, har Hofrätten i dom, som fastställts af Kungl. Maj:t, förklarat att båda fartygen varit vållande till sammanstötningen, men att på grund af beskaffenheten af de å hvardera sidan begångna felen någon ersättningsskyldighet ej kunde åläggas „Melanie“.

Den 1 Juni 1901 på morgonen sammanstötte ute i Nordsjön ångaren „Kepler“ från Stavanger, förd af Sjökaptenen G. E. Colbensen, med det af Sjökaptenen L. Ljungqvist förda ångfartyget „Melanie“ från Göteborg. „Kepler“ erhöll dervid så svåra skador att den sjönk. „Melanie“ synes deremot ha blifvit oskadad. Vid tillfället rådde tjocka. „Kepler“ var på väg från Christiania till London och stäfvade mot S. V.; „Melanie“ kom från Middlesbrough på väg till Malmö och hade kurs mot O. t. N.

Colbensen, som ansåg att ombordläggningen orsakats genom vållande å „Melanie“s sida, instämde till Rådstufvurätten i Malmö Ljungqvist med yrkande, att denne jemlikt 220 och 222 §§ Sjölagen måtte förpliktas att med fartyg och frakt till Colbensen utgifva ersättning för den genom ombordläggningen förorsakade skadan med 80,777 kronor 94 öre jemte ränta.

Colbensen uppgaf angående förloppet: Kl. 5 på morgonen (norsk tid) började tjocka, hvarför blåstes med ånghvisslan cirka hvarannan minut. Omkring kl. 5,40 hördes en främmande ångbåt blåsa 3 à 4 kompass-streck på styrbords bog, hvarpå „Kepler“ slog half fart. Blåste fortfarande med ånghvisslan. Strax före kl. 6 hördes i ungefär samma riktning ett kort ljud, hvilket besvarades från „Kepler“s ånghvissla med et kort ljud, hvarjemte „Kepler“s roder lades hårdt babord hän. Omkring 1 minut derefter hördes 2 korta ljud, hvilka besvarades med likaledes 2 korta ljud från „Kepler“s ånghvissla, och rodret å „Kepler“ lades hårdt styrbord hän. Strax derefter hördes 3 korta ljud, som likaledes besvarades från „Kepler“ med 3 korta ljud, och telegraferades till maskinen „back med full maskin“. Ungefär samtidigt blef en stor ångare synlig cirka 5 streck på „Kepler“s styrbords bog med hvitt skum för bogen. Dess master syntes rätt förut och den stäfvade rakt på „Kepler“s midskepp. I enlighet med fartygets näst sista signal (2 korta ljud) antogs den gå med styrbords roder. „Kepler“s maskin började strax arbeta back. Då „Melanie“ blef synlig från „Kepler“, gissades afståndet till cirka $1^1/_2$ kabellängd. Strax efter de tre ljuden gjorde „Kepler“ icke mycken fart; och då maskinen stoppade och backade, hjälpte vind och sjö till så att fartyget snart låg utan fart. Emellertid fortfor det andra fartyget att med fart stäfva mot „Kepler“s midskepp, och då ombordläggning syntes oundviklig, derest „Kepler“ blefve liggande stilla, slogs full fart framåt ännu cirka en god minut före kollisionen. Då det likväl tog tid att flytta maskinen från „back med full fart“ till „framåt med full fart“, och „Kepler“ med dess svaga maskin var tung att få fram mot vind och sjö, fick man icke tillräcklig fart, utan „Kepler“ träffades af „Melanie“ 2 à 3 famnar från akteränden med sådan våldsamhet att halfva akterdelen af häcken afskars på ett ögonblick. „Melanie“s fart var så stor att den, oaktadt den våldsamma stöten, fortsatte vidare, till dess den försvann i dimman. I följd af den våldsamma stöten kastades „Kepler“ öfver på sidan, till dess den fullständigt kantrade og sjönk.

Ljungqvist bestred käromålet samt åberopade angående förloppet sin sjöforklaring, som innehöll: Sydlig vind med S. V. sjö. Kl. 4,05 kom tjocka, som tätnade, hvarför föreskrifven mistsignal gafs. Kapten och 1ste styrmannen på kommandobryggan och utkiken Carl Sjöbäck på backen. Kapten saktade farten samt gaf order om fastgörandet af seglen, som förut blifvit satta. Omkring 1·5 minuter efter kaptens uppkommande på kommandobryggan hördes en ångares mistsignal helt nära, ungefär tre streck om babord, hvarvid kapten ändrade kursen från O. t. N. till O. t. S. Omedelbart derpå blåstes ett kort ljud, för att uppmärksamma att fartyget gick styrbord hän, och kommenderades rodret ännu mer babord. Till svar å ofvannämnda korta ljud följde ett utdraget ljud från den obekanta ångaren, hvilken strax derpå blef synlig, stäfvande rätt på „Melanie“ med god fart. Egen fart uppskattades till cirka 3 knops. Hade „Melanie“ fortsatt kurs och fart, hade „Kepler“ styrt rakt i „Melanie“s babords sida. Inseende denna fara signalerade kapten „fullt back“ till maskin samt gaf 3 korta ljud från ånghvisslan. Omkring $^1/_2$ minut efter gifven signal upprepades den åter, men fick ej något svar från „Kepler“. Omkring 3 minuter efter fullt back blifvit signaleradt till maskin, när „Melanie“ var nästan utan fart, törnade den obekanta ångarens styrbords låring emot „Melanie“s stäf med påföljd att halfva aktern afskars till följd af dess egen fart, när den passerade „Melanie“s stäf. Någon skada på „Melanie“ kunde ej upptäckas. Någon stöt, när fartygen sammanstötte, kunde ej märkas af „Melanie“s vakt till kojs, hvilken hade sin plats förut; ej heller af 2dre styrmannen, som låg akterut i sin hytt och sof. Efter skedd kollision höll sig „Melanie“ i närheten af den skadade ångaren och upptog besättningen. Ljungqvist tillade muntligen vid sjöförklaringen, att „Melanie“ vid sammanstötningen legat nästan alldeles stilla, hvaremot „Kepler“s fart, som Ljungqvist skattade till 3 à 4 knops, varit så stark, att den alldeles slet af sin akter mot „Melanie“s stäf. Att „Kepler“ kommit i sådan ställning i förhållande till „Melanie“ berodde på att „Kepler“ i sista stund styrt babord hän för att hinna förbi „Melanie“. Orsaken till sammanstötningen hade varit den, att „Kepler“s signaler icke kunde höras å „Melanie“.

Sedan vittnen blifvit hörda och parterna vidare utvecklat sin talan, yttrade Rådstufvurätten i utslag den 6 Juli 1903:

Genom de å ömse sidor afgifna sjöforklaringarna jemte hvad i öfrigt i saken förekommit är utredt, *att* vid ifrågavarande tillfälle den 1 Juni 1901 „Kepler“ på morgonen under då rådande

tjocka gått med full fart till kl. omkring 5.40, då detsamma i anledning af mistsignal från „Melanie“ 3 eller 4 streck på styrbords bog saktat och gått med half fart, motsvarande en hastighet af omkring 3 knops; *att* „Melanie“, som vid samma tillfälle under sakta fart hört mistsignal från „Kepler“ ungefär 3 streck om babord, därvid ändrat kursen något styrbord hän och tillkännagifvet denna kursförändring medelst ett kort ljud; *att* „Kepler“, som efter denna signal först trott sig höra 2 korta ljud från „Melanie“ och omedelbart derpå hört 3 korta ljud, besvarat dessa signaler med enehanda signaler och i enlighet dermed girat först styrbord och derefter babord hän samt slutligen, samtidigt med att „Melanie“ blifvit synlig ungefär 5 streck på styrbords bog, hållits fullt back; *att* å „Melanie“, som under tiden bibehållit den förändrade kursen, vid det att „Kepler“ blef synlig babord hän, signalerats back med full kraft och omedelbart derpå samma signal upprepats, hvarvid „Kepler“, då det antagits att „Melanie“ skulle träffa „Kepler“ midskepps, omedelbart och utan att afgifva signal gått med full maskin för öfver med rodret hårdt åt styrbord, dervid till följd af ombordläggning „Kepler“s akter afskurits mot „Melanie“s stäf samt „Kepler“ i följd af den sålunda uppkomna skadan fyllts med vatten och kort derefter sjunkit;

och ehuru „Melanie“, som trott sig för om tvärs höra mistsignaler från „Kepler“, hvars läge var obekant, underlåtit att enligt gällande föreskrift till förekommande af ombordläggning genast stoppa,

likväl och som „Kepler“, der man jemväl trott sig för om tvärs höra mistsignal från „Melanie“, hvars läge var „Kepler“ obekant, gjort sig skyldig till samma underlåtenhet,

samt det dessutom ligger „Kepler“ till last att „Kepler“, hvilken varit skyldig att hålla undan för „Melanie“, till följd af missuppfattning af „Melanie“s först afgifna backsignal genom girning babord hän sjelf bragt sig i sådan belägenhet att den slutligen sett sig nödsakad att till undvikande af sammanstötning gå för om „Melanie“, utan att „Melanie“ med ledning af signal från „Kepler“ eller annorledes hunnat förutse sådant och vidtaga åtgärd till ofvärjande af faren,

alltså och då det icke kan anses utredt att sammanstötningen orsakats af vållande från „Melanie“s sida,

finner Rådstufvurätten Colbensens instämda talan icke kunna bifallas; men få parterna med afseende å sakens beskaffenhet sjelfva vidkännas sina derå hafda kostnader.

Parterna vädjade till Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, Ljungqvist beträffande rättegångskostnaderna vid Rådstufvurätten.

Hofrätten *(hrr. Lundahl, M. Bruzelius, R. Bruzelius*, referent, och *Wihlborg)* fann i dom den 25 November 1904 det genom hvad i saken förekommit vara ådagalagdt, *att*, sedan å „Melanie", som ifrågavarande dag på morgonen i den då rådande tjockan gått med måttlig fart och afgifvit föreskrifna varningssignaler, hörts mistsignaler från „Kepler" „helt nära" ungefär tre streck om babord, „Melanie" omedelbart ändrat kurs två streck åt styrbord och derjemte med ånghvisslan gifvit styrbordssignal; *att* såsom svar å denna signal följt ett ljud från „Kepler"s ånghvissla, hvilket af den öfvervägande delen af „Melanie"s å däck varande besättning uppfattats såsom utdraget, och att omedelbart derpå man ombord å „Melanie" 3 streck om babord fått sikte på „Kepler", hvars kurs och fart, enligt besättningens å „Melanie" uppfattning, var sådan att, derest fartyget fortsatt, „Kepler" kommit att träffa „Melanie" på dess babords sida; *att* i följd deraf maskinen å „Melanie" genast slagits fullt back, derom vederbörlig signal gifvits två särskilda gånger med en half minuts mellanrum, hvarefter med denna manövrer utan förändring i den kurs, „Melanie" hade efter förutnämnda afvikning åt styrbord, fortsatts intill dess omkring tre minuter efter det „Kepler" blivit synlig för „Melanie" sammanstötningen skett mellan „Melanie"s bog och styrbordssidan af „Kepler"s akter med påföljd att denna afskurits och „Kepler" inom kort sjunkit; *att* ombord å „Melanie" ej från „Kepler" hörts någon signal efter det förutnämnda såsom utdraget uppfattade ljud gifvits, men iakttagits, om än „i sista stund", att „Kepler", sedan den blifvit för „Melanie" synlig, ändrat kurs babord hän så att den skar „Melanie"s kurs, *att* ifrågavarande morgon å „Kepler", medan den för full fart, afgifvande föreskrifna mistsignaler, gick fram i tjockan, från „Melanie" hörts 3 à 4 streck på styrbords bog först upprepade varningssignaler, hvarpå „Kepler" framförts med endast half fart, och sedan omkring tjugo minuter derefter en kort signal, hvilken föranledt att å „Kepler" svarades med ett kort ljud och rodret lades hårdt babord; *att*, sedan denna manöver hunnit förändra „Kepler"s kurs 2 à 3 streck åt styrbord, från „Melanie" gifvits en signal, som å „Kepler" uppfattats såsom 2 korta ljud, i följd hvaraf å „Kepler", jemte det med ånghvisslan blåstes likaledes 2 korta ljud, rodret lagts hårdt styrbord; *att* emellertid strax derpå, då „Kepler"s kurs derigenom ändrats ett streck åt babord, från „Melanie" hörts backsignal, som ögonblickligen

från „Kepler“ besvarats med dylik signal, hvarjemte i enlighet dermed „Kepler“s maskin slagits om till full back; *samt att* man samtidigt dermed ombord å „Kepler“ omkring 5 streck å styrbords bog på ett afstånd af 1/4 sjöminut fått se „Melanie“ med hvitt skum för bogen stäfvande midskepps på „Kepler“, med föranledande hvaraf och då man å „Kepler“ antog att „Melanie“ i enlighet med dess omedelbart före backsignalen afgifna, såsom 2 korta ljud uppfattade signal gick åt babord, „Kepler“, som under tiden kommit att ligga nästan stilla, i sista stunden före sammanstötningen förts framåt med full maskin och rodret fortfarande åt styrbord, utan att dock denna manöver med signal tillkännagifvits.

Vid öfvervägande af hvad sålunda förekommit fann Hofrätten i fråga om sådana felaktigheter, som kunde anses ha medverkat till ifrågavarande sammanstötning, *dels* det ligga „Melanie“ till last, *att* „Melanie“, då derå hördes mistsignal från „Kepler“, hvars läge var obekant, „helt nära“ för om tvärs, icke i enlighet med föreskriften i 16 art. i Kungl. Förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896 stoppat maskinen utan i stället med bibehållen måttlig fart börjat manövrera, gående styrbord hän och, i strid mot nämnda förordning angifvande denna kursförändring med signal, som vore afsedd att begagnas endast af fartyg i sikte af hvarandra; *samt att*, sedan „Kepler“ blifvit synlig från „Melanie“, stäfvande mot dess babords bog, „Melanie“, som under då rådande förhållanden på grund af stadgandena i 21 art. i omförmälda förordning väl finge anses ha varit berättigad att backa, men jemväl pliktig vidtaga hvarje annan åtgärd, som bäst tjenade till att afvärja ombordläggning, underlåtit att, då å „Melanie“, ehuruväl i sista stunden iakttagits att „Kepler“ svängde babord hän för att komma förbi „Melanie“s bog, bidraga till ett lyckligt resultat af denna manöver genom att lägge rodret hårdt styrbord; *dels ock* att „Kepler“ felat derutinnan, *att* „Kepler“, ehuru dertill pliktig, då å densamma, på sätt ofvan nämnts, hörts varningssignaler från „Melanie“, ej heller ställts sig den förutnämnda föreskriften i 16 art. att stoppa maskinen till efterrättelse utan slutligen besvarande „Melania“s styrbordssignal med ett kort ljud, med half fart gått åt styrbord; *att*, efter det man strax derpå ombord å „Kepler“ tyckt sig höra en babordssignal från „Melanie“, „Kepler“, ehuru det bort förefalla befälet å densamma i hög grad osannolikt, att „Melanie“s kurs på så kort tid efter dess manöversignal förändrades i motsatt riktning, i stället för att stoppa och backa, hvartill synnerligen vägande

skäl då bort föreligga, svängt babord hän och derigenom sjelf bragt sig i en särdeles farlig belägenhet; *samt att*, da „Melanie“ slutligen blifvit synlig för „Kepler“, styrande midskepps å dess styrbordssida, „Kepler“, som låg nästan stilla med maskinen slagen back samt icke kunde anses ha handlat oriktigt, ehuruväl möjligen något sent, då den gick med full fart framåt och rodret hårdt styrbord, dervid underlåtit att, på sätt i ofvannämnda förordnings art. 28 stadgas med 2 korta ljud tillkännagifva sistberörda manöver för „Melanie“;

och enär vid nu upptagna förhållanden ifrågavarande sammanstötning finge anses orsakad genom vållande å båda sidor, men med afseende å beskaffenheten af de å hvardera sidan begångna fel ersättningsskyldighet ej borde åläggas „Melanie“

pröfvade Hofrätten rättvist fastställa det slut Rådstufvurättens utslag i hufvudsaken innehölle; och blefve samme utslag beträffande rättegångskostnaden af Hofrätten godkändt.

Adjungerade ledamoten, Fiskalen *Arsell* anförde:

„Jag för min del anser det icke böra läggas „Melanie“ till last att den icke, när „Kepler“ i sista stunden sågs svänga babord hän utan att dock genom signal tillkännagifva denna manöver, lagt rodret styrbord; men i öfrigt bifallar jag de af referenten anförda skäl och instämmer i hans domslut“.

Parterna fullföljde å ömse sidor hos Kungl. Maj:t talan mot Hofrättens dom.

Nedre Revisionen yttrade i afgifvet betänkande:

„Enär hvad „Melanie“s manövrering vid ifrågavarande tillfälle angår, annan felaktighet skäligen icke kan läggas nämnda fartyg i saken till last än att „Melanie“, då derå hördes mistsignal från „Kepler“, hvars läge var obekant, icke stoppat maskinen,

samt vid sådant förhållande och med hänsyn till de af Hofrätten anmärkta felaktigheter, som å „Kepler“s sida begåtts, sammanstötningen, på sätt Hofrätten yttrat, väl får anses orsakad genom vållande å båda sidor, men icke bör föranleda till någon ersättningsskyldighet för „Melanie“,

hemställer Nedre Revisionen att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa det slut, hvartill domstolarna i saken kommit“.

Vid sakens föredragning i Högsta Domstolen ansåg Justitierådet *Carlson*, att yttrande från Marinförvaltningen borde genom remiss i vanlig ordning infordras, hvaremot Högsta Domstolens öfriga ledamöter ansågo dylik åtgärd icke böra ega rum.

Vid härefter företagen pröfning af saken funno Högsta Domstolons flesta ledamöter Justitieråden *Huss*, *Lindbäck*, *Westring* och *Trygger* ej skäl att göra ändring i Hofrättens dom.

Justitierådet *Carlson* yttrade: „Enär det icke kan anses utredt att ifrågavarande sammanstötning förorsakats af vållande å endera sidan, pröfvar jag jemlikt 221 § Sjölagen rättvist fastställa det slut, hvartil Hofrätten kommit".

Justitierådet *Bohman* biföll det underdåniga betänkandet.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret; hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 87. Danmarks Højesteret: Det forenede Dampskibs Selskab mod Læsø Vesterøs Bjergelav. — 88. Norges Høiesteret: Forsikringsselskabet „Salamandra" som Dampskibet „Windau"s Assurandør mod Skibsassuranceforeningen „Protector" paa Dampskibet „Augusta"s Rederis Vegne. — 89. Kungl. Maj:ts dom: Sjökaptenen G. E. Colbensen i Stavanger mot Sjökaptenen L. Ljungqvist i Göteborg.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 29	Aargang VI	1905

90.

Norges Høiesteret, den 24 November 1905.

Dampskibet „Merkur"s Rederi ved Nilsen & Jørgensen
(Advokat Harald Hauge)

mod

Aktieselskabet Wulf & Rogdes Kulforretning
(Advokat L. Rynning).

At der er taget en Vexel som Betaling for en Fordring, der efter sin Art er udrustet med Sjøpant, medfører ikke i og for sig Bortfalden af Sjøpanteretten.

Ved Dom afsagt af Sorenskriveren i Senjens Sorenskriveri med Sjøretsmedlemmer den 19 December 1903 blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, D/S „Merkur"s Rederi ved Nilsen & Jørgensen, Harstad, bør til Citantskabet, A/S Wulf & Rogdes Kulforretning

Bergen, inden 3 Dage efter denne Doms Forkyndelse og under Exekutions Tvang betale 2 566 Kroner 33 Øre med 6 % aarlig Rente deraf fra 2 Mai 1903 til Betaling sker samt i Sagsomkostninger 45 Kroner.

Derhos kjendes Citantskabet A/S Wulf & Rogdes Kulforretning berettiget til som sjøpantberettiget for nævnte Beløb i Indstævntes D/S „Merkur" med Tilbehør at sætte Pantet til Auktion til Dækkelse af Pantegjælden".

Med Hensyn til Sagens nærmere Omstændigheder henvises til den afsagte Doms Præmisser.

Dommen er af „Merkur"s Rederi ved Stævning af 13 Januar 1904 indanket til Høiesteret, hvor Sagen i Henhold til Lov af 30 Mai 1891 og senere Tillægslove er overgaaet til skriftlig Behandling og af Appellanten er nedlagt saadan Paastand:

„At Sjørettens Dom underkjendes, forsaavidt A/S Wulf & Rogdes Kulforretning er kjendt berettiget til som sjøpanteberettiget at sætte D/S „Merkur" til Auktion til Dækkelse af det samme ved Sjørettens Dom tilkjendte Beløb, og at Appellantskabet D/S „Merkur"s Rederi tilkjendes Sagsomkostninger for Høiesteret".

Fra Indstævntes Side er nedlagt saadan Paastand:

„At Sjørettens Dom stadfæstes og at Indstævnte tilkjendes Sagens Omkostninger ved Høiesteret".

Appellanten har foruden at fastholde, hvad der fra hans Side for Sjøretten er anført, endvidere for Høiesteret gjort gjældende, at Overenskomst om Levering af Kul blev indgaaet direkte med Rederne, og at den Maade, hvorpaa Betaling eller Accept gaves for de forskjellige Beløb, og hvorpaa Forholdet til Kulforretningen bogførtes i Rederiets Bøger er uforenelig med Sjøpanteret, hvorhos han i sin Replik subsidiært har bemærket, at efter Sjøfartslovens § 284 kan Indstævnte ikke tilkomme Sjøpanteret for sit hele Krav, idet en Del af dette ifølge den for Sjøretten fremlagte Nota er præskriberet. Indstævnte har protesteret mod disse Paastande som nye for Høiesteret, hvori han findes at maatte gives Medhold. — Høiesteret kommer til samme Resultat som Sjøretten, hvis Begrundelse man ogsaa i alt Væsentligt finder at kunne tiltræde. Sjørettens Dom findes saaledes at burde stadfæstes, hvorhos Appellanten bør betale Sagens Omkostninger for Høiesteret.

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, D/S „Merkur"s Rederi ved Nilsen & Jørgensen til Indstævnte, A/S Wulf & Rogdes Kulforretning med 250 — to Hundrede og femti — Kroner.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstævning af 22 Mai 1903 har Citanskabet, A/S Wulf & Rogdes Kulforretning, Bergen, sagsøgt D/S „Merkur"s Rederi ved Nilsen & Jørgensen, Harstad, til Betaling af Kr. 2 566,33 med 6 % Rente fra 2/5 1903 og Sagsomkostninger. Derhos har Citantskabet paastaaet sig efter Sjølovens § 268,4 som sjøpanteberettiget i D S „Merkur" med Tilbehør og efter Sjølovens § 270 i Assurancesummen for det forliste Skib kjendt berettiget til enten at erholde fortrinsvis Dækning af Assurancesummen eller at sætte sit Sjøpant til Auktion.

Ifølge Stævningen er det paasøgte Beløb Rederiets Gjæld til Citantskabet for Kul leveret til Skibets Drift i Tiden 6/6—20/11 1902. For Beløbet er der 2/2 1903 givet Accept, der er fremlagt.

Indstævnte har mødt og erkjendt at skylde Beløbet, men benægter, at Citantskabet har Sjøpanteret herfor, idet Fordringen paastaaes kun at være almindelig Gjæld. Dette har efter Indstævntes Mening hele Tiden været Forudsætningen, og Citantskabet har ved sin Optræden frafaldt enhver Forrettighed; Citantskabet er kun almindelig Vexelkreditor.

Da dette er Indstævntes eneste Indsigelse, maa Retten anse ikke alene Gjælden, men ogsaa den paastaaede Rentepligt erkjendt. Tilbage bliver da blot Spørgsmaalet, om der for Fordringen haves Sjøpanteret.

Det kan ikke sees, at Indstævnte har benægtet, at Citantskabet har havt Sjøpanteret for de til Skibets Drift leverede Kul. Retten maa derfor gaa ud fra, at dette er erkjendt.

Retten finder ikke, at Citantskabets Fordring paa og Modtagelse af Accept fra Indstævnte for Gjælden i og for sig kan indeholde Opgivelse af Sjøpanteretten eller udelukke denne. Kravet paa Accept for Gjælden finder sin naturligste Forklaring paa anden Maade. Heller ikke er der fra Indstævnte ført noget Bevis for, at Citantskabet har renonceret paa eller opgivet Sjøpanteretten.

Retten finder derfor, at Citantskabet fremdeles har Sjøpanteret for det paasøgte Beløb i D/S „Merkur" med Tilbehør. Heraf følger formentlig, at Citantskabet overensstemmende med Paastanden maa kjendes berettiget til at sætte Pantet, D/S „Merkur", til Auktion til Dækkelse af Pantegjælden. Imidlertid skal nævnte Dampskib være forlist (kfr. Paastanden i Stævningen). Herom savnes dog enhver yderligere Oplysning, idet der ikke med et Ord er nævnt noget om, hvorvidt Skibet er bjerget, istandsat, om det fremdeles er

i Indstævntes Eie, om det har været assureret, og om Assurancen er udbetalt eller kan kræves betalt. Retten maa efter dette gaa ud fra, at Pantet fremdeles er i de Indstævntes Eie. Under disse Omstændigheder finder Retten ikke nogen Grund til at indlade sig paa Spørgsmaalet om Citantskabets Ret til Assurancesummen; kun kan henvises til Sjølovens § 270 i. f. Indstævnte antages at maatte tilsvare Citantskabet Sagens Omkostninger.

Samtidig med nærværende Sag har der af Citantskabet været incamineret og procederet en anden ganske ensartet Sag mellem de samme Parter. Nilsen & Jørgensen var her stævnet paa D/S „Neptun"s Vegne; i begge Sager er der samme Processkrifter (undtagen Stævning, Regning og Accept) benyttet. Begge Sager er optagne til Doms og paadømmes samtidig. Under Hensyn hertil ansættes Omkostningerne til 45 Kroner.

91.

Norges Høiesteret, den 16 December 1905.

Aktieselskabet Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni
(Advokat Gustav Blom)

mod

Bark „Vega"s Rederi.

Værkstedet har ikke Sjøpant i Skibet for Fordringer i Anledning af Reparationer, der ikke har Hensyn til en bestemt forestaaende Reise, men alene sker for Klassifikationens Skyld; thi kun førstnævnte Art af Reparationer kan Skipperen lade udføre i Kraft af sin legale Fuldmagt ifølge *Sjøfartslovens §§ 48 og 49*. Sidstnævnte Art af Reparationer maa enten udføres ifølge direkte Aftale med Rederiet eller efter Aftale med Skipperen, naar denne har havt speciel Fuldmagt dertil; men i intet af disse Tilfælde er Værkstedets Fordring udrustet med Sjøpant, jfr. *Sjøfartslovens § 268*.

De nærmere Omstændigheder ved foreliggende Sag vil fremgaa af Præmisserne til den af Stavanger Sjøret under 4 November 1904 afsagte Dom ved hvilken saaledes blev kjendt for Ret:

„Bark „Vega"s Rederi bør for Aktieselskabet Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagnis Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves".

Denne Dom er af nævnte Aktieselskab ved Stævning af 25 Januar 1905 indanket for Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling, og hvor Appellantskabet har nedlagt saadan Paastand:

At Appellantskabet kjendes sjøpantberettiget i det Indstævnte tilhørende Fartøi Bark „Vega" for Kr. 1 402,44 med 6 % aarlig Rente fra 24 Februar 1904 (Vexelens Forfaldsdag efter Fornyelsen) til Betaling sker samt Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret,

at Appellantskabet derhos kjendes berettiget til at sætte nævnte Fartøi til offentlig Auktion til Fyldestgjørelse af sin ovennævnte Fordring med Renter og Omkostninger.

Det vil sees, at Appellanten har reduceret det ved Sjøretten paastaaede Beløb.

Indstævntes Paastand gaar ud paa

principalt, at Indstævnte frifindes for Appellantskabets Tiltale og tilkjendes Sagens Omkostninger, subsidiært, at Appell. kun tilkjendes Sjøpanteret for $^{10}/_{19}$ Parter i Skibet med Kr. 1 372,22 med 4 % Renter fra Inkaminationen.

Høiesteret kommer til samme Resultat som Sjøretten.

Da her ikke er Tale om Misligholdelse af Kontrakt, som Rederen selv eller ved Fuldmægtig har afsluttet, og hvis Opfyldelse hørte til Skibsførerens Pligter, kan Appellantskabets Paastand om Sjøpanteret alene søge sin Hjemmel i Sjøfartslovens § 268, 4 P. 1 Led, der tilstaar saadan Ret for Fordringer, der grunder sig paa Forpligtelser, som Skibsføreren i denne sin Egenskab har indgaaet.

Det er imidlertid ikke under Sagen bragt til Klarhed, paa hvilken Maade eller af hvem — „Vega"s daværende korresponderende Reder eller Skibets Fører — Appell. blev anmodet om at foretage den omhandlede Reparation af Skibet. Det kan saaledes neppe siges at være godtgjort, at her foreligger nogen af Skibsføreren indgaaet Forpligtelse.

Det maa derhos være afgjørende med Hensyn til Spørgsmaalet om Anvendeligheden paa foreliggende Tilfælde af første Led i nævnte Lovparagraf, at naar denne Bestemmelse taler om Forpligtelser, som Skibsføreren i denne sin Egenskab har indgaaet, kan herved alene være sigtet til Forpligtelser, som Skibsføreren i Medhold af den i hans Stilling liggende aabne Fuldmagt har overtaget paa Skibets Vegne.

Det vil igjen efter Sjøfartslovens §§ 48 og 49 sige Forpligtelser, der udspringe af Retshandler angaaende Foranstaltninger, som sigte til Fremme af nogen Reise, Skibet er forpligtet til at udføre.

Naar det gjælder saadanne Foranstaltninger udenfor Hjemstedet, er det Lovens Forudsætning, at Krediten ydes mod den Sikkerhed, der ligger i Skibsformuen (jfr. Sjøfartslovens § 7) og at intet Hensyn tages til Rederens Person; derfor er i saadanne Tilfælde Rederen ikke personlig ansvarlig, hvorimod paa den anden Side Fordringshaveren er tilstaaet legal Panteret i Skib og Fragt.

Anderledes stiller det sig, hvor det gjælder almindelige Foranstaltninger i Rederiets Interesse, der intet har at gjøre med Udførelse af en forehavende Reise. Til saadanne Foranstaltninger maa henregnes den Reparation „Vega" blev underkastet ved Appellantens Værft, hvilken Reparation blev udført af Hensyn til Ski-

bets Klassifikation, og for hvis Skyld det ankom til Moss i Ballast.

Her er Rederiet personlig ansvarlig efter Hovedregelen i Sjøfartslovens § 7, hvorimod paa den anden Side Kreditor ikke er tilstaaet Sjøpanteret.

Idet denne Betragtning findes afgjørende for Sagens Udfald, ansees det ligegyldigt, om Kontrakten med Appell. om Reparationen af „Vega" er indgaaet direkte af Skibets korresponderende Reder eller af Skibets Fører i Henhold til speciel Fuldmagt fra Rederiet, ligesom det ansees overflødigt at løse det under Sagen omhandlede Spørgsmaal, om det kan tillægges nogen Betydning, at Appell. for sit Tilgodehavende har modtaget Vexel af „Vega"s tidligere Rederi og indgaaet paa denne Vexels Fornyelse.

Processens Omkostninger for Høiesteret antages Appell. at burde tilsvare Indstævnte.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Aktieselskabet Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni til Bark „Vega"s Rederi 250 — to Hundrede og femti Kroner.

Sjørettens Dom er saalydende:

Under nærværende Sag har A/S Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni saggivet Bark „Vega"s Rederi ved dets bestyrende Reder, Birger Berg, Stavanger og paastaaet det tilpligtet at betale sig Kr. 1 407,95 udgjørende Rest paa Citantskabets Reparationsregning af $^{22}/_{8}$ f. A. med 6 % Rente fra $^{24}/_{2}$ d. A. og Sagens Omkostninger samt sig kjendt sjøpantberettiget i Bark „Vega" for Domsbeløbet og berettiget til at sætte Skibet til Auktion til Fyldestgjørelse af sit Tilgodehavende.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger, subsidiært, at Sjøpanteret kun tilkjendes for Kr. 1 372,22. — Forligsmægling inden Retten er forgjæves anstillet.

Citantskabet har fremstillet Sagen saaledes:

Bark „Vega" undergik i August Maaned f. A., dengang tilhørende et Rederi i Kristianssand, en Reparation hos Citantskabet efter Rekvisition af sin daværende Fører.

For Reparationen gav Rederiet sin Accept Kr. 2 646,93 som Citantskabet en Gang fornyede. Ved Fornyelsesvexelens Forfald blev den protesteret de non solutione.

Underhaanden har Citantskabet hos det ældre Rederi faaet indbetalt en Del af Fordringen, men der staar endnu uindfriet Kr. 1 407,95.

Imidlertid blev Bark „Vega" ved frivillig Overtagelse solgt til sit nuværende Rederi, til hvilket Citantskabet med Hjemmel af Sjøpanteretten agter

at holde sig, da yderligere Dækkelse hos det gamle Rederi ikke har været at erholde.

Citantskabet mener at have Sjøpanteret efter Sjølovens § 268,4, og at Panteretten ikke er bortfalden ved, at Citantskabet har modtaget Vexel for sit Tilgodehavende og fornyet denne.

I Anledning Citantskabets Anførsler har Indstævnte bemærket, at det nye Rederi har betalt Kjøbesummen kontant og ikke overtaget noget af det gamle Rederis Gjæld.

Indstævnte benægter, at Reparationen blev udført efter Rekvisition af Kapteinen. Den blev rekvireret af Rederiet selv og Citantskabet har derfor aldrig havt nogen Sjøpanteret for sin Reparationsfordring.

I ethvert Tilfælde antager Indstævnte, at Sjøpanteretten maa være bortfalden derved, at Rederiet har givet Vexel for Beløbet og ladet denne fornye.

Subsidiært bemærker Indstævnte, at Sjøpanteret kun kan haves for det virkelige Reparationsbeløb Kr. 1 372,22 med 4 % Renter fra Incamationen.

Citantskabet har fastholdt, at det er Skipperen, som har ledet Reparationen og beordret — muligens efter Veritas Paalæg, hvilke Reparationer, der skulde udføres. Der har ikke foregaaet andre Forhandlinger med Rederen end at denne pr. Telefon forespurgte hos Citantskabet, om det havde Anledning til at overtage Reparationen.

Med Hensyn til Indstævntes subsidiære Paastand bemærker Citantskabet, at Sjøpanteretten ogsaa maa haves for Fordringer, der staar i saa nær Forbindelse med Hovedfordringen som Diskonto og Rente. I ethvert Fald maa Citantskabet have Adgang til at afskrive det indkomne Beløb først og fremst paa disse Bifordringer.

Indstævnte har fremlagt Skrivelse af $^6/_5$ 1904 fra I. C. Svendsen, Skibets forrige Reder, til Birger Berg, hvori der udtales, at Reparationen af „Vega" blev afgjort og direkte underhandlet med Rederiet. Reparationen blev foretaget i Anledning Klassifikation af Skibet. Skrivelsens Rigtighed er benægtet af Citantskabet.

Retten skal bemærke, at naar Citantskabet paastaar sig sjøpantberettiget i Skibet, maa det ogsaa have Bevisbyrden for de Omstændigheder, der skulde lede til Antagelsen af den paastaaede Ret.

Hævder saaledes Citantskabet, at dets Fordring grunder sig paa Forpligtelser, som Skibsføreren i denne sin Egenskab har indgaaet, maa det selv have Bevisbyrden for, at det virkelig er Skibsføreren, som har indgaaet Forpligtelsen. Dette er nemlig af Indstævnte benægtet under Hensyn til den ovenfor refererede Skrivelse. Noget saadant Bevis har ikke Citantskabet præsteret, derimod har det forsøgt at klare Vanskeligheden ved at paastaa, at det for Sjøpanteretten er ligegyldigt om Forpligtelsen er indgaaet af Rederiet eller Skibsføreren, og det har derom henvist til Sjølovens Motiver ad § 268,4.

Retten finder imidlertid, at Citantskabets Forstaaelse af Motivernes Ord vilde komme i Strid med selve Lovens klare Ord og Mening nemlig: for at en Fordring skal have Sjøpanteret efter § 268,4 1ste Passus maa den grunde sig enten paa Forpligtelser, *som Skibsføreren (og ingen anden)* i denne sin Egenskab har indgaaet, eller paa Misligholdelse af Kontrakt, som Rederiet selv eller ved Fuldmægtig har afsluttet, *og hvis Opfyldelse hørte til Skibsførerens Pligter.*

Det foreliggende Forhold kan ikke siges at indgaa helt under nogen af de nævnte Tilfælde.

Det er nemlig ikke bevist, at Skibsføreren er den, der har indgaaet Forpligtelsen og Betalingen af Reparationsudgifterne hørte ikke til Skibsførerens Pligter. Dette var selvfølgelig Rederiets Sag.

Retten kommer saaledes til det Resultat, at Citantskabet ikke kan tilkjendes nogen Sjøpanteret i Bark „Vega".

Sin Paastand om, at Indstævnte skulde betale det paastævnede Beløb, har Citantskabet begrundet med Antagelsen af Sjøpanteretten i Skibet. Bortseet fra ethvert Hensyn til Berettigelsen af en saadan Begrundelse vil derfor denne Paastand heller ikke kunne tages tilfølge. Efter det Anførte vil Indstævnte blive at frifinde.

92.

Danmarks Højesteret, den 22 December 1905.

Kapt. O. Møller
(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

Kapt. C. E. Hansen
(Højesteretssagfører Winther).

Den i Samlingens indeværende Aargang som No. 29 Side 145 optagne Dom afsagt af Overretten i Viborg, stadfæstes af Højesteret.

I Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde vil den efter Indstævntes Paastand være at stadfæste.

Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanten have at betale til Indstævnte med 400 Kr.

Thi kendes for Ret:

Landsoverrettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Højesteret betaler Appellanten Kaptajn O. Møller, til Indstævnte, Kaptajn C. E. Hansen, med 400 Kr. Saa betaler og Appellanten til Justitskassen 10 Kr.

93.

Kungl. Maj:ts dom, den 18 December 1905.

Grosshandlaren Ernst Hjort i Landskrona

mot

Skepparen J. A. Söderman.

Skepparen J. A. Söderman förbinder sig att med skonerten „Hilma" *vid första öppet vatten* år 1902 i Luleå afhemta en last trävaror, med rätt dock för Söderman att derförinnan göra en s. k. Nederbottensresa och på färden till lastningsorten medtaga upplast. Sjöfarten på Luleå öppnas ifrågavarande år i början af Juni, men Söderman ankommer dit först i slutet af påföljande Augusti månad. Sedan aflastarens yrkande om ersättning för honom genom dröjsmålet tillskyndad skada bifallits af Rådstufvurätten, som ansåg det varit Södermans skyldighet att *fortast möjligt efter sjöfartens öppnande* i Luleå infinne sig derstädes, har Hofrätten i dom, som godkänts af Högsta Domstolens fleste ledamöter, befriat Söderman från ersättningsskyldighet, enär det icke visats om eller i hvad mån Söderman, med iakttagande af sin rätt till Nederbottensresa och upplast, kunnat tidigare än som skett med fartyget anlända till lastningsorten.

Grosshandlaren Ernst Hjort i Landskrona instämde till Rådstufvurätten i Helsingborg befälhafvaren å skonerten „Hilma" från Blidö Skepparen J. A. Söderman samt anförde: Genom ett den 27 Februari 1902 upprättadt certeparti hade nämnda fartyg befraktats att i Luleå eller distriktet deromkring vid första öppet vatten under 1902 för Hjorts räkning afhemta en last trävaror. Ehuru sjöfarten till Luleå och dess distrikt under 1902 öppnats redan i början af Juni, hade Söderman icke förr än i slutet af påföljande Augusti månad inställt sig med fartyget i lastningsorten för intagande af lasten. Hjort yrkade derför att Söderman måtte förpliktas att till Hjort, som dock ej häft fraktslutet, utgifva ersättning efter pröfning af skiljemän för den skada och förlust, som honom genom dröjsmålet tillskyndats.

Söderman bestred kravet. Han hade icke undertecknat det af Hjort omförmälda certepartiet. Dette hade upprättats af firman Rönström & Malmqvist i Malmö utan att Söderman för sin räkning dertill lemnat firman något bemyndigande. Sedan Söderman erhållit kännedom om certepartiets innehåll, hade han för firman tillkännagifvit, att han för godtagande af certepartiet förbehölle sig rätt *dels* att, innan han med fartyget, som våren 1902 varit förlagdt i Mälaren, afseglade för afhemtande af ifrågavarande last, göra en första öppet vatten resa från Nederbotten d. v. s. från hamn vid Bottniska viken söder om Umeå, till antingen dansk hamn eller också svensk eller tysk Östersjöhamn, *dels ock* att på resan upp till Luleå medtaga upplast för aflemnande i någon hamn under uppfärden. Söderman, som innan han afhemtade lasten icke gjort andra resor än sådana, hvartill han på grund af nämnda förbehåll varit berättigad, hade emellertid i sitt fartyg intagit ifrågavarande last icke på grund af förutnämnda certeparti utan på grund af ett mellan honom och aflastaren Carl Palmgrens Trävaruaktiebolag i Luleå afslutadt muntligt fraktaftal. Slutligen anmärkte Söderman att Hjort icke, såsom i 111 § Sjölagen sägs, innan godset till inlastning aflemnats, tillkännagifvit sin afsikt att fordra ersättning för uppehållet.

Hjort påstod att Söderman godkänt certepartiet så som det varit skriftligen affattadt och på grund af detta certeparti infunnit sig i Luleå och intagit lasten. Hjort hade icke godkänt något villkor om rätt till annan första öppet vatten resa före lastens afhemtande. Sin rätt till ersättning hade Hjort bevarat genom att före lastens aflemnande tillställa Söderman utdrag af notarii publici i Luleå protokoll för den 1 September 1902, utvisande att Hjort sagda dag för egen räkning och för den saken framdeles kunde komma att angå anmält protest mot Söderman i anledning deraf att denne icke å den i certepartiet bestämda tid inställt sig å lastningsorten.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 16 November 1903: Mot Södermans bestridande är väl icke lagligen styrkt, att han biträdt åberopade, den 27 Februari 1902 dagtecknade certeparti annorledes än under förutsättning, att Söderman skulle äga att, innan deri omförmälda resa utfördes, med skonerten „Hilma“ göra en „första öppet vatten resa“ från Nederbotten till dansk, svensk eller tysk Östersjöhamn. En sammanställning af denna förutsättning med certepartiets innehåll, att Söderman skulle med sitt fartyg i Luleå eller inom dess tullkammaredistrikt vid första öppet vatten

intaga last, måste emellertid för Söderman medföra förpliktelse att så förfara, att på samma gång skälig frakt bereddes „Hilma"s rederi af resa från Nederbotten till sådan Östersjöhamn, som ofvan nämnts, och derifrån till i certepartiet omförmälda lastningsort, denna resa företoges så tidigt, att Söderman med sitt fartyg kunde anlända till Luleå hamn eller dess distrikt fortast möjligt, efter det sjöfarten derstädes börjat. Under år 1902 har detta inträffat i början af Juni månad. Genom sin åtgärd att först i slutet af derpåföljande Augusti månad med „Hilma" ankomma till lastningsorten, har Söderman icke fullgjort sin berörda förpliktelse. Söderman har ej heller visat, att dröjsmålet föranledts af omständigheter, hvilkas afvändande icke berott af Söderman eller fartygets ägare. Hjort måste deremot genom den protest, han ostridigt den 2 påföljande September låtit delgifva Söderman, innan godset för inlastning aflemnats, hafva angifvit afsikt att väcka anspråk på ersättning för uppehållet. Rådstufvurätten funne derför Hjort vara berättigad att af Söderman ur skonerten „Hilma" med frakt efter pröfning af skiljemän utbekomma ersättning för all skada och förlust, som genom upphållet tillskyndats Hjort; och skulle Söderman med 300 kronor godtgöra Hjorts rättegångskostnad.

Parterna vädjade å ömse sidor till Hofrätten öfver Skåne och Blekinge, Hjort under yrkande, att Söderman måtte förklaras icke hafva varit berättigad företaga annan „första öppet vatten resa".

Hofrätten (hrr. *M. Bruzelius* och *R. Bruzelius)* yttrade i dom den 10 Juni 1904 att, enär det icke genom hvad i saken förekommit kunde anses ådagalagdt, att Söderman sjelf eller genom annan godkänt ifrågavarande certeparti annorledes än under förutsättning att Söderman dels skulle vara berättigad att före afhemlandet af den i certepartiet afsedda last vid första öppet vatten göra en så kallad Nederbottensresa, dels ock äga rätt till upplast,

alltså och då Hjort icke visat om eller i hvad mån Söderman kunnat med iakttagande af sin berörda rätt till Nederbottensresa och upplast tidigare än som skett med fartyget anlända till den i certepartiet angifna lastningsorten,

pröfvade Hofrätten rättvist att med upphäfvande af motvädjade utslaget, förklara Hjorts talan icke kunna bifallas och förplikta Hjort att med 350 kronor godtgöra Södermans kostnader å saken vid Rådstufvurätten.

Adjungerade ledamoten Fiskalen *Wihlborg* yttrade: Enär i saken är utredt, att firman Carl Hedin & Co., hvilken å Söder-

mans vägnar förhandlat med firman Rönström & Malmqvist angående skonerten „Hilma"s befraktande för att i Luleå eller dess distrikt för Hjorts räkning afhemta ifrågakomna last trävaror, före upprättandet af det i saken åberopade certepartiet meddelat sistnämnda firma, att Söderman inginge på det ifrågasatta fraktaftalet endast under förutsättning att han berättigades *dels* att före afhemtanndet af sagda last göra en första—öppet—vatten—resa från Nederbotten till antingen dansk eller ock svensk eller tysk Östersjöhamn, *dels ock* att vid uppseglingen till lastningsorten medtaga upplast;

samt Söderman icke såvidt visadt blifvit efter det certepartiet af firman Rönström & Malmqvist upprättadts godkänt detsamma annorledes än under nämnda förutsättning;

alltså och då Hjort icke ådagalagt, att eller i hvad mån Söderman, hvilken med den inskränkning omförmälda förutsättning inneburit får anses hafva |varit bunden af certepartiet, kunnat, med iakttagande af sin rätt till en föregående Nederbottensresa och till medtagande af upplast, tidigare än som skett med fartyget inställa sig i lastningsorten för lastens afhemtande;

pröfvar jag, som väl i likhet med Rådstufvurätten finner Hjort hafva genom den af honom före lastens aflemnande till inlastning Söderman delgifna protest bevarat sitt anspråk på ersättning af Söderman för det dröjsmål, hvartill denne enligt Hjorts förmenande med afseende å lastens afhemtande gjort sig skyldig, för min del rättvist att, med upphäfvande af motvädjade utslaget, förklara Hjorts i saken förda talan icke kunna bifallas och förplikta Hjort att med 350 kronor godtgöra Södermans rättegångskostnader vid Rådstufvurätten.

Adjungerade ledamoten Fiskalen *Arsell* anförde: Jag har af handlingarna inhemtat *att*, sedan firman Carl Hedin & Co. i Stockholm, som haft Södermans uppdrag att bortfrakta ifrågavarande fartyg, mottagit det af firman Rönström & Malmqvist i Malmö upprättade och å parternas vägnar underskrifna certepartiet den 27 Februari 1902, förstnämnda firma i till Rönström & Malmqvist aflåtna skrifvelser dels den 3 Mars 1902 uttryckt den förmodan, att nämnda certeparti komme att refuseras, enär öfverenskommelsen varit, att fartyget visserligen skulle lasta pr. första öppet vatten i Luleå, men dock hafva rätt till mellanresa, hvadan Söderman antagligen komme att fordra, det en sådan bestämmelse i certepartiet infördes, dels och den 13 Mars 1902 å Södermans vägnar anhållit, att förbehåll om rätt till mellanresa måtte i certe-

partiet intagas, och tillika förklarat att befraktaren intet hade att risikera, enär det till följd af den stränga vinteren och deraf försenad sjöfart till Öfverbotten kunde beräknas att fartyget skulle vara i Luleå vid vattenöppningen; *samt att* firman Rönström & Malmqvist i skrifvelse till firman Carl Hedin & Co. den 14 Mars 1902 — med förmälan att i certepartiet då på begäran införts bestämmelse om rätt till upplast — tillkännagifvit att man ej gjort anspråk på, att fartyget skulle vid Stockholm afvakta öppet vatten vid Luleå, utan finge fartyget naturligtvis som vanligt göra en första resa från Nederbotten och derefter afgå till Öfverbotten, dit ankomsten beräknades kunna ske pr. första öppet vatten, hvilket tillkännagifvande i skrifvelse den 21 Mars 1902 bekräftats;

och enär den i dessa skrifvelser innefattade öfverenskommelse mellan å ena sidan firman Carl Hedin & Co., som dervid, enligt hvad af Kontorsbiträdet Johan Oskar Anderssons i Stockholm vittnesmål framgår, handlat i öfverensstämmelse med de af Söderman gifna order, och å andra sidan firman Rönström & Malmqvist såsom ombud för Hjort, enligt mitt förmenande af Söderman brutits derigenom att han, som efter hvad han sjelf uppgifvit i Maj 1902 seglat till Södertelje och der intagit last af sten samt, sedan denna i Sundsvall lossats, med i sistnämnda stad intagen last afgått till Köpenhamn, derifrån i Helsingborg afhemtat upplast och denna i Gustafsberg lossat, ostridigt till följd häraf först i slutet af Augusti 1902 ankommit till distriktet omkring Luleå, ehuru der, enligt hvad utredt är, varit öppet vatten i början af Juni samma år;

alltså och då, på sätt Rådstufvurätten yttrat, Hjort får anses medelst den den 2 September 1902 Söderman delgifna protest hafva, innan godset till inlastning aflemnades, för Söderman tillkännagifvit sin afsikt, att mot denne väcka anspråk på ersättning för uppehållet;

pröfvar jag för min del rättvist fastställa det slut, Rådstufvurättens utslag i hufvudsaken innehåller, men i fråga om rättegångskostnaden finner jag skäligt sålunda ändra samma utslag, att det belopp, som Söderman har att till Hjort utgifva i godtgörelse för utgifter å saken, meo voto, bestämmes till 600 kronor.

Hjort fullföljde sitt ändringssökande, som af Söderman bestreds.

Nedre Revisionen yttrade i afgifvet betänkande:

Enär genom den i saken förebragta bevisning lärer framgå, att vintern 1902 mellan Hjort och Söderman träffats fraktaftal, enligt hvilket det ålegat Söderman, bland annat, att samma år vid

första öppet vatten med sitt fartyg, skonerten „Hilma", inställa sig i Luleå eller dess tullkammaredistrikt för intagande af en last trävaror,

samt äfven om Söderman, på sätt han uppgifvit, vid ingående af berörda aftal förbehållit sig rätt att före afhemtandet af ifrågavarande trälast göra en så kallad Nederbottensresa äfvensom att vid färden till lastningsorten medföra upplast, detta förbehåll icke föranleder dertill, att Söderman i strid mot aftalets först nämnda bestämmelse skulle varit berättigad att vid början af seglationsåret 1902 med fartyget företaga sådana resor, att dess ankomst till Luleå tullkammaredistrikt väsentligen fördröjdes utöfver den tid, då sjöfarten derstädes under året börjat.

ty och som i saken är ostridigt att segelfarten på Luleå ifrågavarande år öppnats omkring den 1 Juni samt att Söderman med skonerten „Hilma" först tre månader derefter inställt sig derstädes samt Söderman icke visat, att dröjsmålet vållats af omständigheter, hvilka det icke berott af bortfraktare, befälhafvare eller besättning att afvända;

alltså och då Hjort medelst den protest, som han den 2 November 1902, innan godset aflemnats till inlastning, låtit delgifva Söderman, torde hafva fullgjort, hvad honom enligt 3 stycket i 111 § Sjölagen ålegat för bevarande af sitt anspråk på skadestånd för dröjsmålet;

hemställer Nedre Revisionen att Kungl. Maj:t måtta pröfva rättvist att, med upphäfvande af Hofrättens dom i hufvudsaken, fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten derutinnan kommit.

Beträffande kostnaderna å saken vid Rådstufvurätten torde Kungl. Maj:t, med upphäfvande af Hofrättens dom jemväl i denna del, sålunda ändra Rådstufvurättens utslag, att det belopp Söderman har att i sådant afseende till Hjort utgifva bestämmes till 600 kronor.

Saken föredrogs den 15 November 1905 i Högsta Domstolen, hvars flesta ledamöter Justitieråden *Carlson*, *Lindbäck*, *Bohman*, *Cassel* och *Trygger* ej funno skäl att i Hofrättens dom göra ändring samt förpliktade Hjort att ersätta motpartens kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jemte domslösen.

Justitierådet *Herslow* yttrade:

Emedan Söderman icke, emot hvad i saken förekommit, styrkt att han, såsom han uppgifvit, angående ifrågavarande af honom å skonerten „Hilma" från Luleå distrikt till Helsingborg förda last af trävaror träffat annat fraktaftal än det den 27 Februari

1902 upprättade, i saken företedda certeparti, hvilket Söderman sjelf åberopat icke blott i det af honom angående nämnda last den 24 September samma år utfärdade konnossement utan äfvan i den af Söderman såsom svar på den honom från Hjort den 2 i sistnämnda månad delgifna protestanmälan afgifna motprotest;

ty och som Söderman, äfven om han på grund af hvad Hjorts ombud Rönström & Malmqvist i bref till Södermans ombud Carl Hedin & Co. förklarat, ägt att före afhemtandet af trälasten företaga en så kallad Nederbottensresa till dansk, svensk eller tysk Östersjöhamn äfvensom att vid färden till Luleå medföra upplast, dock icke varit berättigad att, på sätt han förfarit, så hänsynslöst åsidosätta den i certepartiet intagna föreskriften om trälastens afhemtande i Luleå eller distriktet deromkring vid första öppet vatten, att han, oaktadt sjöfarten i sagda distrikt 1902 öppnats den 2 eller 3 Juni, der med fartyget inträffade först den 1 September 1902 efter att förut under året hafva fraktat en last af sten från Södertelje till Sundsvall, derifrån med last begifvit sig Köpenhamn, vidare afgått till Helsingborg och derifrån med last af lervaror till Gustafsbsrg, hvarifrån färden företagits till Luleå;

alltså och då förutnämnda af Hjort före trävarornas aflemnande till inlastning aflåtna protest uppenbarligen angifvit afsikt från Hjorts sida att fordra ersättning för den genom dröjsmålet med lastens afhemtande tillskyndade skada, bifallar jag det slut beträffande såväl hufvudsaken som kostnaderna å rättegången, Nedre Revisionens betänkande innehåller.

Justitierådet *Huss* biföll Nedre Revisionens betänkande.

Kungl. Maj:ts dom utgafs den 18 December 1905.

Indhold: 90. Norges Høiesteret: Dampskibet „Merkur"s Rederi ved Nilsen & Jørgensen mod Aktieselskabet Wulf & Rogdes Kulforretning. — 91. Norges Høiesteret: Aktieselskabet Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni mod Bark „Vega"s Rederi. — 92. Danmarks Høiesteret: Kapt. O. Møller mod Kapt. C. E. Hansen. — 93. Kungl. Maj:ts dom: Grosshandlaren Ernst Hjort i Landskrona mot Skepparen J. A. Söderman.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Sidste Hefte af Aargang VI.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

Nb. 30	Aargang VI	1905

94.

Kungl. Maj:ts dom, den 18 December 1905.

Sörviks nya Ångsågsaktiebolag

mot

Sjökaptenen P. G. Bom.

Meddelande från rederiet af ett enligt certeparti bortfraktadt fartyg, att fartyget *antagligen* vore lastfärdigt *omkring* en uppgifven tid, medför ej ersättningsskyldighet för befälhafvaren för de kostnader, som aflastaren fått vidkännas på den grund att fartyget varit lastfärdigt först några dagar efter den angifna tiden.

Sörviks Nya Ångsågsaktiebolag instämde till Rådstufvurätten i Sundsvall Sjökaptenen P. G. Bom i egenskap af befälhafvare å ångfartyget „London“ samt anförde: Enligt certeparti den 14 September 1903 hade C. P. Jensen såsom hufvudredare för „London“ bortfraktadt nämnda fartyg att i Sörvik afhemta ett parti af bolaget försålda trävaror. Fartyget beräknades enligt certepartiet vara färdigt att lasta omkring början af nästpåföljande

Oktober månad. I skrifvelse den 24 September hade Jensen meddelat att fartyget skulle vara färdigt att lasta 6—8 Oktober. Bolaget hade med anledning häraf låtit till sistnämnda tid i förhyrda pråmar inlasta omförmälda trävaror. Fartyget blef emellertid ej lastfärdigt förr än den 15 Oktober. Bolaget yrkade derför att Bom måtte förpliktas att till bolaget, som i följd af berörda dröjsmål tillskyndats kostnader i form af pråmhyra, utgifva ersättning för af bolaget gulden hyra för 19 pråmar under den 10, 11, 12, 13 och 14 Oktober med 3 kronor om dagen för hvarje pråm eller sammanlagdt 285 kronor.

Bom bestred krafvet. Fartyget hade på grund af storm varit hindradt att tidigare än som skett inträffa å lastningsplatsen. I skrifvelsen den 24 September hade för öfrigt stått, att fartyget antagligen skulle vara lastklart omkring 6—8 Oktober, hvarjemte utlofvats vidare telegrafiskt meddelande. Bolaget hade sålunda ej haft anledning intaga lasten i pråmar förr än vidare meddelande ankommit från Bom eller rederiet.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 4 Juli 1904: att, enär bolaget icke styrkt, att Bom genom någon sin åtgärd orsakat den omstämda kostnaden,

kunde bolagets mot Bom förda talan icke bifallas, vid hvilken utgång af saken bolaget skulle ersätta Boms rättegångskostnader med 200 kronor.

Bolaget vädjade till Svea Hofrätt samt framhöll, att det varit Boms skyldighet att i tid telegrafiskt eller på annan sätt underrätta bolaget om att ångaren ej skulle ankomma i rätt tid till Sörvik.

Bom bestred ändringssökandet.

Hofrätten fann i dom den 18 November 1904 ej skäl att i motvädjade utslaget göra ändring samt ålade bolaget att ersätta Boms kostnader å saken i Hofrätten med 40 kronor jemte domslösen.

Bolaget fullföljde hos Kungl. Maj:t sin talan, som af Bom bestreds.

Nedre Revisionen yttrade i afgifvet betänkande:

Enär omförmälta, den 14 September 1903 upprättade certeparti i fråga om tiden för lastningens början allenast innehåller att fartyget väntades färdigt att lasta omkring början af nästpåföljande Oktober,

samt, hvad angår den af bolaget jemväl till stöd för sin talan åberopade, från fartygets redare aflåtna skrifvelse af den 24 September 1903, ej heller deri någon närmare bestämmelse i nyss

berörda afseende gifvits än att fartygen antagligen skulle blifva färdigt för lastning omkring 6—8 Oktober,

ty och som vid sådana förhållanden den omständighet att fartyget först den 15 Oktober varit färdigt att intaga ifrågavarande last ej torde innefatta dröjsmål af beskaffenhet att föranleda till ersättningsskyldighet i omstämdt hänseende,

hemställer Nedre Revisionen att Kungl. Maj:t måtte pröfva rättvist fastställa det slut, hvartill domstolarne kommit; och förplikta bolaget att ersätta motparters kostnader å saken hos Kungl. Maj:t med 150 kronor jemte domslösen.

Saken föredrogs den 29 November 1905 i Högsta Domstolen, som biföll Nedre Revisionens betänkande.

95.

Sø- og Handelsretten i København, den 30 December 1905.

Grosserer V. Lund
(Overretssagfører H. Schmidt)

mod

Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Damperen Woodville's Rhederi
(Højesteretsadvokat Halkier).

Ved Paaspigring af en Lap paa Kassen om et Pumperør frembringes en Lækage i dette hvorved Vand trænges ind i Lasten og beskadiger denne. Rederiet dømmes til at erstatte Skaden, skjønt det ved Kontrakten havde forbeholdt sig Ansvarsfrihed for skjulte Feil, selvom de skyldtes Forsømmelighed og Feil fra Besætningens Side. Under „skjulte Feil" kan nemlig kun henregnes Konstruktionsfeil og andre lignende indre Feil og Mangler i Skroget eller i Maskineriet.

Under Losningen af Damperen „Woodville", der den 9 Juli d. A. ankom hertil fra Taganrog med en Ladning Korn, viste det sig, at en Del Rug i Lastrum Nr. 2 var beskadiget af Vand. Ved en i denne Anledning afholdt Syns- og Skønsforretning konstateredes det, at en Spiger, hvormed Skibets Tømmermand havde fastgjort en Lap paa Kassen, der dækkede over Pumperøret til Nr. 1 Tank om Styrbord, havde frembragt et Hul i dette, hvor-

igennem Vandet var sprøjtet ud og dels ved Slagside, dels ved Rulning af Skibet trængt mellem Garneringsplankerne op i Rugen.

I denne Anledning har Citanten under nærværende Sag paastaaet sig som Ladningsmodtager tilkendt Erstatning hos de Indstævnte med et Beløb af 314 Kroner 57 Øre med Renter heraf 5 % p. a. fra Stævningens Dato den 25 August d. A. og Sagens Omkostninger. De Indstævnte har intet haft at erindre mod Størrelsen af det beregnede Beløb, men paastaar sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger under Henvisning til de Konnossementet paatrykte Klausuler om Ansvarsfrihed for Rhederiet i forskellige Tilfælde.

Efter disse Klausuler er Rhederen bl. a. uden Ansvar for Tab og Beskadigelse forvoldt ved Explosioner, Kedelsprængninger, Brud paa Axlen, skjulte Feil i Skrog og Maskineri, Strandinger, Kollisioner m. m., selv om de er foraarsagede ved Forsømmelighed og Fejl fra Skibets Besætnings Side. Rhederen er derimod ansvarlig for Skade ved slet Stuvning, Mangel af Ventilation, urigtig Aabning af Ventiler, Sluser m. m., eller ved andre Aarsager end de i Konnossementet udtrykkelig undtagne.

Idet nu Retten maa antage, at der i denne Forbindelse ved Ordene skjulte Fejl i Skrog og Maskineri er sigtet til Konstruktionsfejl og andre lignende indre Fejl og Mangler i Skroget eller i Maskineriet, men ikke til et Hul i Pumperøret som det her omforklarede, der kun forsaavidt kan kaldes en skjult Fejl, som det er dækket af Kassen, findes de Indstævnte at maatte dømmes i Overensstemmelse med den nedlagte Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger sættes til 50 Kroner.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Rhederiet for Damperen „Woodville", bør til Citanten, Grosserer V. Lund betale de paastævnte 314 Kroner 57 Øre med Renter 5 % fra den 25 August d. A., til Betaling sker, og Sagens Omkostninger med 50 Kroner.

Det Idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

REGISTRE

Resumé af Dommenes Indhold m. m.

Side.

Afgifter paa Skib og Ladning 473
Aktietegning 473
Ansvar for Tab af Menneskeliv og personlig Skade. . 473
Assurance 474
Beskadiget og tabt Last 475
Bjergning og Assistance. 477
Fragtbetalingsspørgsmaal 478
Havarigros 478
Hjemsendelse og Sygeunderstøttelse af Sjøfolk 479
Hyrespørgsmaal 479
Kollision 479
Kontraktsbrud 481
Lodsforhold 483
Lastning og Losning 483
Manglende Last 484
Overliggedagsspørgsmaal 484
Rederforhold. 486
Sjøpant 486
Toldvæsenets Ansvar for Gods 487
Udlevering af Gods til urette Vedkommende 487
Diverse 487

Afgifter paa Skib og Ladning.

Side.

Den i nærværende Samlings Aargang V som No. 79, Side 417 ff., optagne Dom, afsagt af Sjøretten i Drammen, stadfæstes af Høiesteret, idet Klausulen „free on rail" ikke antages at medføre Forpligtelse for Skibet til at betale Kanalafgifter for Lasten. Norges Høiesteret. 423

Aktietegning.

Et Dampskibsselskab og dets Disponenter tilpligtes at lade en Aktietegning gaa tilbage overfor et Mæglerfirma, fordi de Betingelser, dette havde sat for Tegningen, med Hensyn til en vis Fortrinsret til Fragtslutninger m. m., ikke var blevet overholdte. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 317

At en Skibsfører ved sin Ansættelse som saadan har maattet tegne Aktier i Skibet, giver ham ingen Ret til at fordre Udløsning, selvom han afskediges uden skjellig Grund, naar ikke saadan Ret er gjort til en udtrykkelig Kontraktsbetingelse. Christiania Sjøret. 397

Ansvar for Tab af Menneskeliv og personlig Skade.

Ansvar for Tab af Menneskeliv ved Sammenstød antages kun at opstaa, naar Sammenstødet er foraarsaget ved en strafbar Uagtsomhed, *jfr. § 302 i Straffeloven af 10 Februar 1866.* Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 135

Under Arbeide med et Seil gik den Pert (Rier) hvorpaa vedkommende Sømand stod, istykker, saaat han faldt ned paa Dækket og forslog sig. Under Dissens anser Høiesteret Rederiet ansvarligt for den saaledes forvoldte Skade paa Person. Det udtales af Høiesteret, at det til at fri Rederiet for Ansvar for saadan Skade, formentlig ikke er nok, at det bevises, at Skibets Vedkommende ikke har gjort sig skyldig i nogen paatagelig fremtrædende Forsømmelse eller Uagtsomhed. Kunde Feilen itide have været opdaget ved større Agtpaagivenhed, maa det være tilstrækkeligt til at paaføre Rederiet Ansvar *jfr. Søfartslovens § 142 i. f.*

Norges Høiesteret. 353

Side.

Assurance.

Betænkning ang. Forstaaelsen og Rækkevidden af § 44, sidste Afsnit i
33 revideret almindelig norsk Sjøforsikringsplan af 1894, af Dispacher Th. Amelin.

Klander af dispache. Fråga huruvida under haveripenningar äfven skal inbegripas hyra och kost till besättning under tid, som åtgått för fartygs repa-
38 ration i anledning af under resan skedd grundstötning. Sveriges Høiesteret.

Angaaende Forstaaelsen af § 44, sidste Afsnit i revideret almindelig
49 norsk Sjøforsikringsplan af 1894, af Konsul Chr. Th. Boe.

Rederens Ansvar efter Sjølovens § 8 og Planens § 44, af Konsul Chr.
81 Th. Boe.

Kaskoassurandørerne ansees ikke forpligtede til at betale Omkostninningerne ved Fjernelsen af Vraget af en forlist Lægter, for hvis Tab de havde udbetalt Erstatning. At Assurandørerne havde averteret Vraget tilsalgs, ansaaes alene som et Udtryk for den almindelige Regel, at Kaskoassurandøren er berettiget til at realisere, hvad der maatte være i Behold af de forsikrede Gjenstande for derved at opnaa delvis Dækkelse af den udbetalte Erstatning.
100 Christiania Sjøret.

S/S „Fredheim" tager Skade i Workington Havn, og Assurandørerne nægter at betale Erstatning, fordi Befragtning til denne Havn af et saadant Fartøi formentlig maatte ansees uforsvarlig. Assurandørerne dømmes imidlertid til at betale Erstatning, idet Retten anser det bevist, at Skaden var foraarsaget ved, at Skibet havde hvilet paa en Sten eller anden haard Gjenstand hvorhos Workington er en Havn, der regelmæssig og uden Uheld befares af Skibe, hvis Drægtighed og Dybgaaende er endog betragtelig større end
161 „Fredheim"s. Norges Høiesteret.

Ved Afseilingen fra Demarara tog S/S „Glitra" Grunden men kom af igjen og vendte tilbage til Demarara, hvor det ved Besigtigelsen viste sig, at der var adskillig Skade paa Propel og Axel, uden at dog Besigtelsesmanden udtalte sig nærmere om Skadens Aarsag. Høiesteret dømmer Assurandørerne til at erstatte den saaledes forefundne Skade, idet Bevis, for at Skaden faldt ind under Assurandørernes Ansvar, antages at være ført, saavidt det var muligt under de foreliggende Omstændigheder, *jfr. den norske Sjøforsikringsplans § 103.* Derhos antages Forsømmelse af at iagttage Forskrifterne i *samme Plans, § 75* ikke at kunne fritage Assurandørerne for Ansvar, idet de foreliggende Omstændigheder tydelig viste, at Skaden ikke var en umiddelbar Følge af Mangler eller Feil ved den beskadigede Del.

Side.

Derimod antages en langt senere konstateret Skade i de indre Maskindele ikke at falde under Assurandørernes Ansvar, da det fornødne Bevis med Hensyn til Skadens Oprindelse og Aarsag ikke var ført af Rederiet, som havde forsømt itide at lade Skaden tilbørlig besigtige. Norges Høiesteret. 177

En Bestemmelse i en gjensidig Assuranceforenings Love, om at „naar fuld Havariforsikring er tegnet, medens kun en Andel af Veritastaxten er forsikret mod Totalforlis, og Reparation finder Sted, kommer Bestemmelserne i *den almindelige Sjøforsikringsplans §§ 48 og 49* (om Begrændsning af Erstatning) først til Anvendelse, hvis Erstatningsbeløbet rækker ovennævnte Taxt", maa forstaaes saaledes, at Ordene „ovennævnte Taxt" refererer til Veritastaxten og ikke den forsikrede Andel af samme.

Naar Bestyrelsen i en gjensidig Forening forhandler angaaende Erstatning kan Præskriptionsfristen først regnes fra Meddelelsen om Bestyrelsens sidste Tilbud. Tønsberg Sjøret. 193

En Kondemnation af et Seilskib ansees forbindende for Assurandøren af Fragtforskud og Extraudstyr, fordi Omkostningerne ved Reparationen maatte antages at overskride Forsikringsværdien, der med begge Parters Samtykke fastsattes under Sagen ved Rettens Skjøn, jfr. den norske *Sjøforsikringsplans § 73.*

Besparede Udgifter, ved at Reisen ikke fuldførtes paa Grund af Forlis, antages i sin Helhed at maatte fratrækkes Restfragten til Bestemmelse af Restfragtassurandørens Ansvar, jfr. *den nævnte Plans § 86,* saaat ingen proportionsmæssig Fordeling af de reddede Udgifter over Restfragt og definitivt betalt Fragtforskud finder Sted. Christiania Sjøret. 202

Klander af dispasch i hvad angår försäkringsgifvares ersättningsskyldighet för förlorad däckslast (pitprops). Sveriges Høiesteret. 385

Beskadiget og tabt Last.

Sedan å Det Forenede Dampskibsselskabs ångare „L. P. Holmblad" enligt Konnossement i Boston inlastats 50 fat sirap att fraktas till Köpenhamn och derifrån till Göteborg, befinnes vid framkomsten tre af faten vara *skadade* och en del af sirapen bortrunnen. Fråga huruvida Dampskibsselskabet vore på grund af innehållet i konnossementet skyldigt ersätta skadan. *146 § Sjölagen.* Sveriges Høiesteret. 13

Et Rederi ansees ansvarligt for Tab af nogle Tønder Rogn, som oprindelig var anbragt i Rummet, men som Kapteinen i Mellemhavn havde anbragt paa Dæk, fordi de viste sig at være lække, hvilket skulde nødvendiggjøre deres Anbringelse paa Dæk dels af Hensyn til Rognens Bevarelse dels af Hensyn til den øvrige Rumslast. Efter *Sjøfartslovens § 41* burde Kapteinen ladet afholde lovlig Besigtigelse, og efter *§ 57* skulde han have indhentet Ladningseiernes Ordre, men begge Dele havde han forsømt.

Christiania Sjøret. 173

Side.

Kornlast tager under Losningen Skade ved Søvand, der var trængt ind i Lastrummet gjennem et af Rotter gnavet Hul i et Blyrør, som forbandt Maskinpumpen med Forpeaktanken. Retten udtaler, at det ikke kan tilregnes Skibet som en Feil, at der var Rotter ombord, ikke heller at det omtalte Rør var af Bly, men at Rederiet dog maa ansees ansvarlig for Skaden, fordi denne kun var muliggjort derved, at man af Hensyn til en Reparation ved Roret havde pumpet Vand i Forpeaktanken, inden Losningen var fuldendt, hvorfor Rederiet ikke antages at kunne nyde Ansvarsfrihed ifølge § 3 i den amerikanske Konnossementslov (Harteract), som var en Bestanddel af Kontrakten,

247 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Klipfisk stuves for nær ved Maskinskottet og tager Skade af Varmen. Maanedsbefragteren, der har maattet betale Lastens Eier Erstatning herfor, søger Regres hos Rederiet, som imidlertid frifindes, fordi Stuvningen af Fisken overensstemmende med Maanedsbefragtningens Betingelser, var udført af Maa-

262 nedsbefragteren selv. Norges Høiesteret.

En Ladning Trælast bugseres paa Lægter fra Trångsund til Kjøbenhavn, Underveis gaar noget af Dækslasten tabt, og Rederiet ansees ansvarligt herfor, fordi Tabet maatte antages at skyldes Overlastning og deraf følgende Usødygtighed, hvorved Retten bemærker, at Negligence-Klausulen ikke kunde paaberaabes af Rederiet, da den ikke kunde antages at have Anvendelse paa dette Forhold. Bugserbaaden med Lægteren maatte midtveis anløbe Nødhavn, men de derved foraarsagede Omkostninger paa Ladningen antages at maatte betales af dennes Eiere, fordi Anløbet af Nødhavn maatte antages at være uden Forbindelse med Overlastningen og alene at skyldes de voldsomme Storme.

277 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

En last *potatis*, som med barkskeppet „Josefa" fraktas från Lübeck till Stockholm, befinnes vid framkomsten vara *skadad af vatten*. Sedan mottagaren yrkat skadestånd, men Rådstufvurätten ogillat yrkandet, enär skadan finge anses hafva tillkommit derigenom, att fartyget på grund af vid öfverfarten rådande storm blifvit otätt, har Hofrätten i dom, som fastställts af Kungl. Maj:t, funnit skadan vara orsakad af fartygets bristande sjöduglighed och lastluckornas bristfälliga skalkning samt förty ålagt rederiet och befälhafvaren

289 ersättningsskyldighet. Sveriges Høiesteret.

Et Dampskib bortfragtes som Logisfartøi under Fiske med Forpligtelse til Slæbning af Notbaade for Befragternes Regning og Risiko. Under Forankring i Storm kom Skibet i Drift, efterat begge Ankerkjættinger var sprungne, og for at redde Skibet blev det nødvendigt at kaste Notbaadene los. Disses Eiere fordrede Erstatning for Tabet, men Rederiet frifindes ved Høiesteret i Henhold til den citerede Klausul. Norges Høiesteret.

337

Ved Paaspigring af en Lap paa Kassen om et Pumperør frembringes en Lækage i dette, hvorved Vand trænger ind i Lasten og beskadiger denne. Rederiet dømmes til at erstatte Skaden, skjønt det ved Kontrakten havde forbeholdt sig Ansvarsfrihed for skjulte Feil, selvom de skyldtes Forsømmelighed

Side.

og Feil fra Besætningens Side. Under „skjulte Feil" kan nemlig kun henregnes Konstruktionsfeil og andre lignende indre Feil og Mangler i Skroget eller i Maskineriet. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 467

Bjergning og Assistance.

Bugserbaaden „Ørkildshus"s Rederi tilkjendes 1000 Kroner for at trække S/S „Clara" af Grund. Værdien af S/S „Clara" med Last og Fragt var ca. 137 000 Kroner. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 22

Det Arbeide, som en Lods i Stillings Medfør pligter at udføre til Redning af et Skib, der er stedt i Nød, kan ikke blive at bedømme som Bjergning. Kun naar Lodsens Arbeide gaar ud derover, kan der blive Spørgsmaal om at anse det som Bjergning, og ved Afgjørelsen af, om saadan Assistance kan ansees ydet et Skib, *der er stedt i Nød* maa Hensyn tages til, at Skibet har Lods. Norges Høiesteret. 25

„Svitzer Bjærgnings-Entreprise" tilkendes 1 500 Kroner for at trække Bark „Alma" (Værdi Kr. 6 500) af Grund. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 31

Den Omstændighed, at Krav paa Bjergeløn reises for urigtigt Værneting, saa at Søgsmaalet afvises, afbryder ikke Fristen for Forældelse efter *Sjøfartslovens § 283.* Bestemmelsen i *den norske Lov om Forældelse af Fordringer af 27 Juli 1896 § 12* om, at ny Paatale staar Fordringshaveren aaben i 6 Maaneder, naar en betimelig paabegyndt Paatale ender med Sagens Afvisning, kan ikke anvendes paa Sjøpant. Christiania Sjøret. 88

Et Bjergelav tilkjendes 3 000 Kroner for Bistand ved at faa Dampskibet „Adolph Andersen" af Grund (det Reddedes Værdi: ca. 375 000 Kroner). Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 131

Bestemmelsen i *Sølovens § 227* om Rettens Nedsættelse af Bjergeløn kan ikke anvendes, naar Bjergelønnen efter endt Bjergning er udbetalt. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 170

Dampskibet „Agerøen" bistaar Dampskibet „Diana", der var kommet paa Grund i Hvidehavet med at komme af og efter Aftale følger „Agerøen" derefter Side om Side med „Diana" indtil Honningsvaag, hvor de skilles. Der tilkjendes S/S „Agerøen"s Redere 12 000 Kroner som Godtgjørelse for ydet Assistance. Bergens Sjøret. 235

Hans Olsens Dykkerforretning tilkjendes 12 000 Kroner for Bjergning af S/S „Geir" (Værdi 100 000 Kroner), der var kommet paa Grund ved Indseilingen til Vigsnæs paa Karmøen. Nævnte Forretning hjalp til ved sin Dykkerbaad „Achilles", som besørgede Pumpnings- og Tætningsarbeidet og fulgte med S/S „Geir" til Bergen, efterat det var kommet flot. Bergens Sjøret. 257

Side.

S S „Kvalen"s Rederi tilkjendes for Assistance ved at tage S/S „Bergenseren" af Grund 800 Kr. hos S/S „Bergenseren"s Rederi og Ladningens Eier.
267 Bergens Sjøret.

Bestemmelsen i *Sølovens § 227* ansees ikke anvendelig i et Tilfælde, hvor der for Bugseringshjælp for et Fartøi, der var opankret efterat have faaet Brud paa sin Axel, og som havde tilkaldt Hjælp ved Nødsignaler, var aftalt et Vederlag af £ 100, idet nemlig Retten finder, at Skibets Stilling var fuldstændig farefri, og at der derfor ikke i nævnte Paragraf var nogen Hjemmel til at nedsætte den aftalte Betaling, skjønt Retten var enig i, at den over-
350 skred, hvad der skjønnedes passende. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Tyska ångfartyget „Oscar" grundstötte den 11 Februari 1902 å undervattensgrundet Norrbådan i närheten af Sandhamns lotsstation. Sedan isbrytaren „Sandhamn", som påföljande morgon anländt till olycksplatsen, anmodats medverka till „Oscar"s tagande af grundet samt för sådant ändamål börjat forcera is för och akter om „Oscar", glider „Oscar" med hjelp af egen maskin af grundet utan att hafva tagit några vidare skador. „Sandhamn"s yrkande om *bergarelön* ogillas, enär det icke blifvit ådagalagdt, att „Sandhamn" genom ifrågavarande forcering af isen bidragit till „Oscar"s tagande af grundet.
369 Sveriges Høiesteret.

Ångfartyget „Sophie", stadt på resa från Danmark till Strömstad i vattenbarlast, strandar vid Småholmarna i närheten af Strömstad, samt drages från grundet af bogserångarna „Ernst", „Tor" och „Torsten", hvilka hvar efter annan anländt till platsen och erbjudit sin hjelp. *Bärgarelönen* bestämmes af Rådstufvurätten till 1,300 kronor samt af Hofrätten och Kungl. Maj:t till 300 kronor.
413 Det bärgades värde var 27,000 kronor. Sveriges Høiesteret.

Den i Samlingens nærværende Aargang som No. 26, Side 131 ff., optagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, stadfæstes af Høiesteret
433 Danmarks Høiesteret.

Fragtbetalingsspørgsmaal.

305 Lumpsumfragter, af Bestyrer Jantzen.

Havarigros.

Udtrykket „Udbyttet" i *Sjöfartslovens § 199* antages at gjælde det ved et Underhaandssalg af Vraget opnaaede Udbytte, uden Hensyn til at dette er større end den Værdi, hvortil Vraget var ansat ved lovlig Taxt.
165 Christiania Sjøret.

Af skeppsklarerare i förskott guldet haveribidrag skall enligt dispaschen utgå med ränta till och med den dag dispaschen beräknades vinna laga kraft, men kommer beloppet på grund af klander mot dispaschen i annan del att utbetales först efter det slutligt utslag i målet fallit. I förevarande mål ut-

dömas ränta intill betalningsdagen. Domstolarna anse nämligen att ifrågavarande räntefordran *icke varit föremål för bedömande i dispaschmålet*, samt att vederbörande varit berättigad att om räntan föra särskild talan, oaktadt förbehåll derom icke blifvit gjordt i berörda dispaschmål.

Sveriges Høiesteret. 391

Hjemsendelse og Sygeunderstøttelse af Sjøfolk.

Det Offentliges Forpligtelse til at bestride Omkostningerne ved Hjemsendelse etc. af Mandskabet paa et kondemneret Fartøi, jfr. *Sjøfartslovens § 98*, er ikke afhængig af at der ved Besigtelsen i Medfør af *Sjøfartslovens § 41* er afgivet Skjøn over, hvad der bør foretages for at udbedre Skaden.

Christiania Sjøret. 104

Yrkande mot rederi att ersätta kostnad för underhåll och hemförsskaffning af sjuk sjöman. Invändning att sjömannen genom eget groft vållande orsakat sjukdomen. *§§ 90 och 98 sjölagen.* Sveriges Høiesteret. 373

Hyrespørgsmaal.

Bestemmelserne i *Sølovens § 91 og § 98* ansees ikke anvendelige overfor en Sygepleierske paa et Udvandrerskib, der var ansat paa Grundlag af nogle af Politidirektøren i Kjøbenhavn fastsatte Betingelser for Ansættelse af Sygepleiersker i Udvandrerskibe. Disse Betingelser antoges at indeholde en *udtømmende* Angivelse af de Omstændigheder, under hvilke Afskedigelse kunde finde Sted med kortere Varsel end de vedtagne 6 Uger. 45

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Den i Samlingens Aargang V Side 202 ff. som No. 40 optagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, omstødes af Høiesteret, saa at Dansk Skibs-Restaurationsforening frifindes for det Offentliges Tiltale, idet Udtrykket „Søfolk" *i § 1 i Lov om Forhyringsagenter af 12 April 1892* antages alene at sigte til det egentlige Skibsmandskab.

Danmarks Høiesteret. 143

Kollision.

Då ångfartyget „Planet" en vinterafton under stark dimma befinner sig på infärd till Stockholm, biträdd af Stockholms stad tillhöriga ångaren „Isbrytaren", som går före i isrännan, *kolliderar* „Planet" under passerandet af Oskar Fredriksborgsundet med „Isbrytaren," hvarvid båda fartygen tillfogas skador. Sedan Rådstufvurätten förklarat „Planet" varit vållande till sammanstötningen, har Hofrätten i dom, som fastställts af Kungl. Maj:t, funnit vållande icke kunna läggas någondera fartyget till last, utan förordnat att parterna jemlikt *221 § Sjölagen* borde draga hvar sin skada.

Sveriges Høiesteret. 8

Side.

Dampskibet „Raftsund" for Indgaaende til og Dampskibet „Astræa" for Udgaaende fra Svolvær støder sammen og tilføier hinanden adskillig Skade. S/S „Astræa" ansees af Høiesteret alene at have Skylden for Sammenstødet, dels fordi den i Strid mod en af Overlodsen i Henhold til *den norske Havnelovs § 36, jfr. § 23*, udstedt Plakat, benyttede det østre Løb for Udgaaende istedetfor det vestre, dels ogsaa fordi den efter Omstændighederne maatte antages at have gaaet med for stærk Fart ud gjennem Løbet.

58 Norges Høiesteret.

Skonnerten „Ingrid" overseiles af Dampskibet „Assistent" og gaar tilbunds; da det imidlertid maatte antages, at Skonnerten kunde have været reddet, saafremt Besætningen havde gjort sin Skyldighed med Hensyn til Redningsforsøg, jfr. *Sølovens § 43*, ansees „Assistent"s Rederi kun forpligtet at erstatte, hvad en Reparation af Skonnertens Skade vilde have kostet.

145 Viborgs Landsoverret.

Skonnerten „Sköldmön" *sammanstöter* i Öresund med galeasen „Dufwan", som tillfogas svåra skador. „Sköldmön" ansees vållande till sammanstötningen, enär fartyget, som seglade för babords halsar, icke i tid hållit undan för „Dufwan", som seglade för styrbords halsar.

231 Sveriges Høiesteret.

Ångfartyget „Rosa" *sammanstöter i Kaiser Wilhelm kanalen* med ångfartyget „Norden", som dervid tillfogas åtskilliga skador. Då „Rosa" vid tillfället *stått under befäl af behörig kanallots* och „Rosa"s rederi på grund af de för kanalens b. farande gällande ordningsförskrifter ej vore ansvarigt för af lotsen vid „Norden"s manövrering möjligen begångna fel, ogillas mot rederiet förd

253 skadeståndstalan. Sveriges Høiesteret.

Det svenske Dampskib „Willie" og det danske Dampskib „Nexos" støder sammen i Keiser Wilhelms Kanalen, og Sammenstødet er foraarsaget ved feilagtig Manøvrering af „Nexos"' Lods. Da denne imidlertid var en Tvangslods, antages „Nexos"' Rederi i Medfør *af § 738 i den tyske Handelslovbog af 10 Mai 1897* ikke at være ansvarlig overfor „Willie"s Rederi. Det anføres i Dommen, at svensk Lov i et Tilfælde som dette ikke stemmer med

273 dansk Lov. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

En pråm, som *under bogsering* i Göteborgs skärgård låter utsticka bogsertrossen till 65 famnars längd, med påföljd att pråmen kommer ur sin kurs och *kolliderar* med ett mötande fartyg, anses ersättningsskyldig för den deri-

285 genom uppkomna skadan. Sveriges Høiesteret.

Dampskibet „Trondhjem" støder mod en Kai i Aalesund og ramponerer denne, men Rederiet ansees ikke ansvarligt for Skaden, fordi denne maatte antages at være foraarsaget ved et hændeligt Uheld.

330 Trondhjems Sjøret.

Da Sandpumpedamperen „Rolf" skal passere Knippelsbro i Kjøbenhavns Havn, lægger en Slæbebaad med en Galease paa Slæb sig iveien for den med den Følge, at Pumpedamperen løber ind paa og beskadiger en Duc D'Albe. Denne

Side.

Skadé erstattes af Pumpedamperens og Galeasens Assurandører med Halvdelen hver, og de sagsøger derpaa i Forening Slæbedamperen, hvis Eiere imidlertid frifindes, fordi det oplyses, at man ved en Misforstaaelse ombord paa Galeasen af en Ordre fra Slæbebaaden havde kastet Galeasens Fortrosse los, saa at det blev nødvendigt for Slæbebaaden strax at paabegynde Slæbningen med Fare for at kollidere med „Rolf". Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 395

Straffebestemmelsen i *Sølovens § 293* ansees anvendelig paa alle saadanne Handlinger, der ifølge Lovgivningens almindelige Principer falder ind under dansk Straffemyndigheds Omraade, altsaa ogsaa paa Handlinger af Fremmede paa dansk Søterritorium. Sø- og Handelsretten anser sig kompetent til at paadømme i sin Helhed Straffesager, der reiser sig af Skibssammenstød, og hvis Undersøgelse har været henlagt til nævnte Ret, selv om der vil kunne blive Tale om Straf efter *Straffelovens § 198*, idet Sammenstødet har været forbundet med Tab af Menneskeliv.

Føreren af S/S „Ancona" af Leith, der paa dansk Søterritorium har overseilet Skoleskibet „Georg Stage" med Tab af Menneskeliv tilfølge, frifindes for Aktors Tiltale. Vel havde han ikke itide veget afveien for „Georg Stage" og derved foraarsaget Ulykken, men Retten ansaa det betænkeligt at betragte det som bevist, at han havde gjort sig skyldig i saadan Pligtforsømmelse, at han kunde ifalde Straf efter de citerede Paragrafer.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 428

Den norske Damper „Augusta" og den russiske Damper „Windau" sammenstøder i Keiser Wilhelm Kanalen, og det er uomtvistet, at Sammenstødet forvoldtes af Tvangslodsen ombord paa „Augusta". „Windau"s Assurandøresagsøger „Augusta"s Assurandører til Erstatning af den Skade, der ved Sammenstødet forvoldtes „Windau", men sidstnævnte frifindes idet Høiesteret ansaa det rimeligst og naturligst under de foreliggende Omstændigheder at bedømme Skyldspørgsmaalet efter tysk Ret, som fritager Rederiet for Ansvar for Følgerne af Tvangslodsens Feil. Norges Høiesteret. 435

Under rådande tjocka sammanstöta i Nordsjön ångfartygen „Kepler" och „Melanie". „Kepler" tillfogas dervid så svåra skador att den sjunker, hvaremot „Melanie" förblir oskadad. Sedan „Kepler"s befälhafvare yrkat stadestånd, samt Rådstufvurätten ogillat yrkandet, enär „Kepler" ensam varit vållande till kollisionen, har Hofrätten i dom, som fastställts af Kungl. Maj:t, förklarat att båda fartygen varit vållande till sammanstötningen, men att på grund af beskaffenheten af de å hvardera sidan begångna felen någon ersättningsskyldighet ej kunde åläggas „Melanie". Sveriges Høiesteret. 441

Den i Samlingens indeværende Aargang som No. 29 Side 145 optagne Dom, afsagt af Overretten i Viborg, stadfæstes af Høiesteret.
Danmarks Høiesteret. 457

Kontraktsbrud.

En telegrafisk Korrespondance antages ikke have ført til nogen endelig Kontrakt, blandt andet fordi der paa den ene Side var forlangt Levering af

Side.

Skibet „fra Onsdag Morgen" medens der paa den anden Side var tilbudt Leve-
1 ring „ikke før Onsdag Morgen". Christiania Sjøret.

En Befragter ansees uberettiget til Erstatning for Tab paaført ham ved Skibets forsinkede Fremkomst til Lastepladsen, fordi han havde forsømt at tage fornødent Forbehold, overensstemmende med *Sølovens § 111.*
198 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Et Dampskib angives i Certepartiet at være „calculated due" Lastepladsen omkring en vis Dato men ankommer meget senere, og det viser sig, at Beregningen var urigtig med de Reiser, Skibet udførte i Mellemtiden. Befragteren ansees imidlertid ikke berettiget til Erstatning for det Tab, der var ham paaført ved Skibets forsinkede Fremkomst, fordi han havde undladt at tage Forbehold om Erstatning overensstemmende med *Sjøfartslovens § 111.*
270 *3dje Passus.* Christiania Sjøret.

Firman Demanet & Monnoyer i Antwerpen befraktade enligt certeparti den 22 November 1902 ångfartyget „Presto" att från Sunds Aktiebolag vid dess lastageplats Sund afhemta och till Antwerpen eller Terneuzen öfverföra en last trävaror. I certepartiet stadgades, bland annat, att befälhafvaren eller rederiet skulle telegrafiskt underrätta aflastaren om fartygets ankomst samt att, om is hindrade fartyget att ingå i hamnen, certepartiet skulle vara annuleradt och ogiltigt. Sedan Sunds Aktiebolag på grund af meddelande om fartygets ankomst låtit utlasta trävarorna i pråmar för att tillhandahållas fartyget, nödgades emellertid „Presto" på grund af ishinder vända, utan att kunna uppnå Sund; och fick bolaget åter upplägga sina trävaror. *Fråga huruvida befälhafvaren vore skyldig ersätta bolaget kostnaderna för virkets utlastning och återupplägging samt om fordringen vore af beskaffenhet att böra utgå med panträtt*
296 *ur fartyg och frakt.* Sveriges Högsta Domstol.

Kraf mot lastemottagare å frakt för ett från Rio de Janeiro till Sundsvall transporteradt parti kaffe.

Rederiet anses hafva varit skyldigt att utan oskäligt uppehåll föranstalta om varans omlastning och försändande från Hamburg. Då derför en del af kaffepartiet fått kvarligga i Hamburg från den 19 November till den 24 December 1901 med påföljd att detsamma på grund af ishinder måst lossas i Stockholm och å järnväg föras till Sundsvall, förklaras lastemottagaren berättigad att å frakten njuta afdrag för honom derigenom åsamkade kostnader.
401 Sveriges Högsta Domstol.

Skepparen J. A. Söderman förbinder sig att med skonerten „Hilma" *vid första öppet vatten* år 1902 i Luleå afhemta en last trävaror, med rätt dock för Söderman att derförinnan göra en s. k. Nederbottensresa och på färden till lastningsorten medtaga upplast. Sjöfarten på Luleå öppnas ifrågavarande år i början af Juni, men Söderman ankommer dit först i slutet af påföljande Augusti månad. Sedan aflastarens yrkande om ersättning för honom genom dröjsmålet tillskyndad skada bifallits af Rådstufvurätten, som ansåg det varit Södermans skyldighet att *fortast möjligt efter sjöfartens öppnande* i Luleå infinne sig derstädes, har Hofrätten i dom, som godkänts af Högsta Domstolens fleste ledamöter, befriat Söderman från ersättningsskyldighet, enär det icke vi-

sats om eller i hvad mån Söderman, med iakttagande af sin rätt till Nederbottensresa och upplast, kunnat tidigare än som skett med fartyget anlända till lastningsorten. Sveriges Høiesteret. 456

Meddelande från rederiet af ett enligt certeparti bortfraktadt fartyg, att fartyget *antagligen* vore lastfärdigt *omkring* en uppgifven tid, medför ej ersättningsskyldighet för befälhafvaren för de kostnader, som aflastaren fått vidkännas på den Grund att fartyget varit lastfärdigt först några dagar efter den angifna tiden. Sveriges Høiesteret. 465

Lastning og Losning.

Den i Samlingens Aargang V som No. 41 (S. 205) optagne Dom, afsagt af Overretten i Viborg, omstødes af Høiesteret, som finder, at det i Medfør af *Sølovens § 136, jfr. § 116* paahvilede Skibet under de foreliggende Omstændigheder at hæve Godset saa høit, at det kunde modtages fra Kaien. Danmarks Høiesteret. 79

Den i Samlingens Aargang V som No. 2 (S. 6) optagne Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, stadfæstes af Høiesteret. Danmarks Høiesteret. 80

En lokal Kutyme, hvorefter Skipperen, ved Losning af Brædder, skal anbringe dem i Land fri af Skibet, saa at Modtageren intet har med selve Losningen at gjøre, antages ikke at kunne komme i Betragtning overfor Certepartiets Betingelse om, at Lasten skulde tages „frit fra Skibsborde". Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 314

Et norsk Dampskib losser i København en Ladning Kul, og Losningen var overtaget af Modtagerne til gangbar Pris. Rederiet debiteres 55 Øre per Ton men fordrer tilbage 10 Øre per Ton, idet dette er den sædvanlige Pris for Kullosning i København fra danske Dampskibe. Modtagerne frifindes, idet Retten ikke anser det godtgjort, at 45 Øre per Ton var den sædvanlige Betaling for Kullosning, da der under Sagen intet var oplyst om Forholdet mellem de Kulmængder, der losses i Kjøbenhavn fra danske og fra udenlandske Skibe. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 389

Lodsforhold.

Fartygsbefälhafvare ådömes ansvar enligt *1 og 3 §§ i Förordningen angående lotsverket* för försummelse att anlita kronolots. Sveriges Høiesteret. 209

Fartygsbefälhafvare, som underlåter invänta lotsbåt eller tillkalla lots, ådömes ansvar enligt *3 § lotsstadgan.* Sveriges Høiesteret. 229

En Skipper, som var tiltalt for Overtrædelse af *Lov om Lodsvæsenet af 13 Marts 1903*, derved, at han havde ladet Navigeringen lede af det bug-

Side.

serende Fartøi uden selv at have Lods ombord, frifindes, idet Retten finder, at det var Tiltalte selv, som maatte ansees at have ledet Navigeringen.
301 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

321 Ansvar for Tvangslodsens Feil, af Bestyrer Jantzen.

Manglende Last.

En Ladning Bomuldsfrøkager losses i Kjøbenhavn, Aalborg og Esbjerg. Paa de to førstnævnte Pladse losses der 55 Sække for meget, over hvilke Modtagerne disponerer til egen Fordel. I Esbjerg losses 136 Sække for lidet, som Rederiet maa erstatte, og det søger derpaa Regres hos Modtagerne af de 55 Sække, som dømmes til at betale Rederiet disses Værdi.
303 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Et Restparti Bomuldsfrøkager i Sække losses i Svendborg. Konnossementet angiver Sækkenes Antal og Vægt, men Kapteinen havde taget Forbeholdet: Vægt ubekjendt. Ved Udlosningen viste der sig en Manco paa 773 Sække, og en Undervægt af 221,431 Pund, for hvilken sidste Modtagerne fordrede Erstatning. Rederiet ansaaes imidlertid kun forpligtet til at erstatte Værdien af de manglende Sække Kager, beregnet efter Gjennemsnitsvægten pr. Sæk] af
381 samtlige leverede Sække. Kjøbenhavns Landsoverret.

Overliggedagsspørgsmaal.

I certeparti, hvarigenom ångaren „Muncaster" befraktas att från Hull till Oskarshamn öfverföra en last stenkol, stadgas, att lossningstiden skulle beräknas från det ångaren vore färdig att lossa i enlighet med i lossningsorten gällande kutym och bestämmelser. Sedan fartyget anländt till Oskarshamn och anmälts färdigt att lossa nästpåföljande dag, nödgas fartyget vänta två dagar i afbidan på kajplats. Yrkande af rederiet att utbekomma *öfverliggedagsersättning* ogillas, enär vid utlossning af fartyg i Oskarshamn vore gängse bruk att lossning skedde vid kaj och att i almänhet annat sätt att åvägabringa lastens aflemnande än vid kajen ej stode lastemottagare till buds.
91 Sveriges Høiesteret.

Barkskeppet „Augusta", som af firman John Odell & Co. befraktats att från Thameshaven till Göteborg öfverföra en last petroleumolja, skulle enligt certepartiet intaga lasten *så skyndsamt som fartyget kunde mottaga og stufva densamma*. Sedan fartyget anmälts klart att lasta från och med den 24 September 1902, har lastningen kunnat påbörjas först den 6 Oktober och afslutas den 10 Oktober. Då lastningen bort hafva påbörjats dagen efter det fartyget anmälts klart att lasta samt från fartygets sida hinder icke mött för lastens intagande på fyra dagar, förpliktas firman att till rederiet utgifva ersättning
97 *för 13 öfverliggedagar*. Sveriges Høiesteret.

Side.

I tvist om *öfverliggedagsersättning* förklaras den omständigheten att af lastemottagaren anvisad lossningsplats varit upptagen af annat fartyg ej utgöra hinder för befälhafvaren att beräkna lossningstid från och med dagen efter den, då fartyget anmälts klart för lossning. Sveriges Høiesteret. 110

I certeparti, hvarigenom ångfartyget „Gadus" befraktats att från Blyth till Göteborg öfverföra en last kol, stadgas att lastningen skulle ske på 60 löpande timmar efter det fartyget vore klart att lasta *enligt kolgrufveförbindelsen* och börja så snart skriftligt meddelande derom gifvits. Då kolgrufveförbindelsen innehöll från certepartiet afvikande bestämmelser om lastningstiden, samt *i tvist om öfverliggedagsersättning* uppstått fråga, huruvida certepartiet eller kolgrufveförbindelsen derutinnan borde lända till efterrättelse har Kungl. Maj:t förklarat *hvad kolgrufveförbindelsen innehöllа i strid mot certepartiets föreskrift om lastningstidens början icke vara för rederiet bindande.*
Sveriges Høiesteret. 151

Den, som tager imod en Del af Ladningen, kan ikke overfor Bortfragteren nægte at tage imod Resten under Paaskud af, at Lasten ikke er kontraktsmæssig, men han maa betale Fragt af den hele Ladning, jfr. *Sjølovens §§ 154 til 158.* Naar Skibets Fører er definitivt underrettet om, at der ikke vil blive modtaget mere af Lasten, er det hans Pligt selv at træffe de nødvendige Skridt til at skaffe sig af med Restladningen.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 157

Modtagerne af et Parti Bomuldsfrøkager m. m., der losses i Kjøbenhavn, ansees forpligtede til at betale Liggedagspenge, særlig fordi den langt hurtigere Losning af Restpartiet i Aarhus, hvor Losningen foregik under omtrent samme Forhold, viste, at Skibet kunde have været udlosset hurtigere. Forsinkelsen skyldtes bl. a., at man i Strid med Kontraktens Bestemmelser uden Kapteinens Tilladelse havde losset en stor Del af Ladningen direkte til Vogne og mindre Seilere, ligesom man intet Hensyn havde taget til Kontraktens Bestemmelse om, at der skulde losses Nat og Dag saavelsom om Søndagen. Det udtales i Dommen, at Modtagerne i Kjøbenhavn ikke var berettigede til at gaa ud fra, at Ladningen dertil var fordelt øverst i alle Skibets 4 Lasterum.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 211

Modtagerne af et Parti Varer, der først kom for, da Losningen omtrent var afsluttet, og af hvilket en Del blev bortsolgt for at dække Rederiets Krav paa Liggedagspenge, ansees ikke ansvarlige for Opholdet, fordi dette skyldtes en særlig Fremgangsmaade ved Losningen, hvori Skibets Agenter maatte antages at have samtykket. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 217

Ångfartyget „Asta" befraktas att från Blyth till Stockholm öfverföra en last stenkol och i certepartiet stadgas, bland annat, att lossningstiden skulle räknas från det fartyget blifvit inklareradt och redo att påbörja lossningen å derför anvisad plats. Då den fartyget anvisade lossningsplatsen varit upptagen af andra fartyg och det hinder, som derigenom mött för „Asta"s angörande af lossningsplatsen icke härrört från fartyget, anses lossningstiden skola räknas från och med nästa dag efter det fartyget anmälts klart till lossning, hvadan rederiet tillerkännes *ersättning för öfverliggedagar m. m.*
Sveriges Høiestere 241

Side.

För lossning af skonerten „John", som befraktats att från Norrköping till Helsingborg öfverföra en last bräder, stadgas i certepartiet 6 löpande dagar med skyldighet för lastemottagaren att för hvar dag fartyget derutöfver genom hans förvållande uppehölles betala *öfverliggedagsersättning* med visst belopp. För lossning af lasten åtgick emellertid 7 dagar. Rådstufvurätten ålade lastemottagaren att utgifva ersättning för en öfverliggedag, hvaremot Hofrätten i dom, som fastställdes af Kungl. Maj:t, befriade lastemottagaren från ersättningsskyldighet, enär det icke vore ådagalagdt, att dröjsmålet med lossningen
377 vållats af denne. Sveriges Høiesteret.

Tvist om öfverliggedagsersättning. Invändning af lastemottagaren att befälhafvaren vållat liggedagarnas öfverskridande genom att å den anvisade lossningsplatsen förlägga fartyget med aktern mot land och ej — såsom lastemottagaren påfordrat — med fören inåt land.
407 Sveriges Høiesteret.

Rederforhold.

Hufvudredaren för ett fartyg anses ej skyldig att utan särskildt bemyndigande af delägarne taga försäkring å deras andelar i fartyget. *§ 11 Sjölagen.*
367 Sveriges Høiesteret.

Et Rederi ansees ikke personlig ansvarligt for en af Skibets Fører udstedt promissory note, og da der intet var tilovers af Skib og Fragt, hvori Kreditor kunde søge sin Fyldestgjørelse, idet udbetalt Assurancesum ikke træder i Pantets Sted, jfr. *Sjøfartslovens § 270*, blev Rederiet frifundet.
417 Norges Høiesteret.

Sjøpant.

Hvad er det for en Fragt, Rederen hefter med efter *Sjølovens § 8*, af
17 Konsul Chr. Th. Boe.

Et Firma, der havde leveret Bunkerkul til et maanedsbefragtet Skib, antages ikke at have erhvervet Sjøpant i Skibet efter *Sjøfartslovens § 268,4* for sin derved opstaaede Fordring, idet Firmaet nemlig maatte antages at være blevet underrettet itide om, at Kullene leveredes for Maanedsbefragterens Reg-
125 ning uden Ansvar for Rederiet. Christiania Sjøret.

Assurandørerne af en Lystkutter, der havde udbetalt Eierne af samme Erstatning for Skade, der var paaført den ved at blive paaseilet af en Motorbaad, som Indstævnte havde i sin Besiddelse som haandfaaet Pant, ansees sjøpantberettiget i Motorbaaden i Henhold til *Sjøfartslovens § 268, Post 4, sammenholdt med § 275.*
225 Christiania Sjøret.

At der er taget en Vexel som Betaling for en Fordring, der efter sin Art er udrustet med Sjøpant, medfører ikke i og for sig Bortfalden af Sjø-
449 panteretten. Norges Høiesteret.

Side.

Værkstedet har ikke Sjøpant i Skibet for Fordringer i Anledning af Reparationer, der ikke har Hensyn til en bestemt forestaaende Reise, men alene sker for Klassifikationens Skyld; thi kun førstnævnte Art af Reparationer kan Skipperen lade udføre i Kraft af sin legale Fuldmagt ifølge *Sjøfartslovens §§ 48 og 49.* Sidstnævnte Art af Reparationer maa enten udføres ifølge direkte Aftale med Rederiet eller efter Aftale med Skipperen, naar denne har havt speciel Fuldmagt dertil; men i intet af disse Tilfælde er Værkstedets Fordring udrustet med Sjøpant, jfr. *Sjøfartslovens § 268.* Norges Høiesteret. 453

Toldvæsenets Ansvar for Gods.

Toldvæsenet er ansvarligt for, at Varer, der oplægges paa Toldboden i Henhold til *Sjøfartslovens § 156,* udleveres til rette Vedkommende.
Christiania Sjøret. 75

Udlevering af Gods til urette Vedkommende.

Modtagerne af et Parti Oliekager faar ved Ombytning med et andet Parti udleveret en ringere Kvalitet, end de skulde have, og Rederiet betaler Erstatning for Værdiforskjellen. De andre Modtagere, der feilagtig havde faaet udleveret den bedre Kvalitet, og som, optrædende som Afskibernes Representanter, havde billiget den stedfundne Udlevering, skjønt der var Tvivl om Ladningsplanens Rigtighed, ansees forpligtede til at godtgjøre Rederiet den af dette udbetalte Erstatning. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 348

Diverse.

Yrkande om ansvar å fartygsbefälhafvare för det denne, på resa från utrikes ort, vid Kalmar tagit på släp en pråm för bogsering till inrikes ort utan att i Kalmar aflemna märkrulla och uttaga årspass. §§ 11, 15, 16, 53, 59 och 164 i Tullstadgan. Sveriges Høiesteret. 108

Konferencen i Brüssel, af Adv. Kristen Johanssen. 113

Fartyg, hvars lasttillgångar under laga lossningstid hållas öppna för annat ändamål än lastens lossning, anses ej skyldigt utgifva ersättning för tullbevakning, som i anledning häraf på begäran af befälhafvaren anställts å fartyget.
Sveriges Høiesteret. 345

Sagregister.

Side.

Accept og Tilbud 1
Afskedigelse af Fører, der har maattet tegne Aktier 397
Aktietegning 317, 397
Ansvar for Skade paa Person 353
Ansvar for Tab af Menneskeliv 135
Apparent good order and condition 13
Assistance, se Bjergning og Assistance.
Assurance 33, 38, 49, 81, 100, 161, 177, 193, 202, 367, 385

Beregnet lastefærdigt omkring etc. 270, 465
Beskadiget Last 173, 247, 262, 467
Bjergeløn, Lodsers Adgang til at fordre saadan 25
Bjergning og Assistance 22, 31, 88, 131, 170, 235, 257, 267, 350, 369, 413, 433
Bugserbaads Ansvar 337
Brüsselkonferencen 113

Calculated due 270

Dispachespørgsmaal 38, 385
Duc D'Albe, Beskadigelse af 395
Dækslast, Assurance af 385

Erstatningsspørgsmaal 296, 330, 337
Explosion i Kulladning 373

Forhyringsagenter 143
Forsikring, se Assurance.
Forsinket Fremkomst til Lasteplads 198, 465
Forskudsfragt, Rederens Heftelse med 49, 81
Fragtassurandørens Deltagelse i Kollisionsansvar 33, 49, 81
Fragt som Gjenstand for Sjøpant 17
Free on rail 423
Frit fra Skibsborde 314
Førerpost og Aktietegning 397
Første aabne Vande 458

Gjennemgaaende Konnossement 401

Side.
Havarigrosse 165
Havaripenge-Forsikring 38
Havaripenge, Renter af Forskud 391
Hjemsendelse af Sjøfolk 104, 373
Hyrespørgsmaal 45, 143

Kai, Beskadigelse af 337
Kollision . . . 8, 58, 145, 231, 253, 273, 285, 330, 395, 428, 435, 441, 457
Kondemnation 202
Konnossementsansvar 13, 401
Kornlosning (Kutymespm.) 80
Kulgrubegaranti 151
Kullosning i Kjøbenhavn 389

Ladnings Aflevering ved Skibssiden 79
Levering af Last til urette Person 348
Liggedagenes Begyndelse 91, 110, 241
Lodsers Adgang til at fordre Bjergeløn 25
Lodsspørgsmaal 209, 229, 301, 321
Losning af Korn (Kutymespm.) 80
Losning af Kul i Kjøbenhavn 389
Losning af Trælast (Kutymespm.) 314
Lumpsumfragter 305

Maanedsbefragtning 125, 262
Manchesterkanalen, Afgifter paa Lasten 423
Manglende Last 303, 381
Menneskeliv, Ansvar for Tab af 135
Märkrulla och årspass 108

Notbaade, Skade paa under Slæbning 337

Overlastning 277
Overliggedagsspørgsmaal 91, 97, 110, 151, 157, 211, 217, 241, 314, 377, 407

Personlig Skade, Reders Ansvar for 353
Promissory note 417

Renteberegning ved Forskud paa Havaripenge 391
Restauratørbetjening 143
Restfragtassurance 202
Rotter, Skade paa Ladning 247

Sammenstød, se Kollision.
Sjøpant 17, 125, 225, 296, 353, 449, 453
Skade paa Person, Reders Ansvar 353
Skibspart, Assurance af 367
Skibssiden, Losning til 79
Skjulte Feil 247, 467
Straffesager 428

Side.
Sygepleierskes Stilling ombord 45
Syge Sjøfolks Underhold 378

Tidsbefragtning, se Maanedsbefragtning.
Tilbud og Accept 1
Tolddiæter 345
Toldvæsenets Ansvar for Varer 75
Tvangssalg 263, 273, 321, 425

Usjødygtighed 277, 289

Vrags Bortfjernelse, er Kaskoassurandøren ansvarlig for Omkostningerne 100
Værneting ved Bjergningssager 88

Fortegnelse over Sagernes Parter.

	Side.
Aalborg Oljemølle	79
Aalesunds Havnestyre	380
Abenius, O.	296
Agereen S/S	285
Allegro A/S	104
Amundsen, Johan	262
Alma, Bark	81
Ancona S/S	428
Andersen, Adolph S/S	131
Andersson & Co.	110
Andersson, Nils Ludvig	281
Andersson & Lindberg	241
Andreis, O.	110
Andromeda, Aktieselskab	353
Angell, Thomas S/S	88
Asgeirsson, A.	262
Assistent S/S	145, 457
Assurancebureauet	395
Asta S/S	241
Astræa S/S	58
Augusta, Bark	97
Augusta S/S	435
Aurora, Bark	38
Barbro S/S	423
Bardsey S/S	217
Bayerische Lloyd	225
Bazar, Pram	285
Beckman & Bergstrøm	395
Beijer, G. & L.	241
Bergens Dampskibsass.forening	161, 177
Bergenseren A/S	267
Bergenske Dampskibsselskab	58
Bergljot, Skøite	88
Bjørkegren, Sigrid	97
Bjørkman, A. & Co.	289
Boijken, E.	108
Bom, P. G.	465
Boman, Emil R.	345
Brattningsborg S/S	348
Bryde, Johan	1
Budde, H.	285
Busch	498
Børjesson, B. A.	267
Caleb, Bark	193
Capri S/S	1
Castanos S/S	211
Christensson, J.	267
Clara A/S	22
Claus, Axel	377
Colbensen, G. E.	441
Dahll, Johan	417
Dam, H.	79
Danmark, Dampskibsselskab	135
Dannebrog, Dampskibsselskab	348
Dansk Skibs-Restaurationsforening	143
Det danske Kulkompagni	389
Det forenede Bugserselskab	395
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S 13, 45, 90, 131, 247, 350,	438
Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab	330
Diana, S/S	235
Drott, Ångfartygsrederibolaget	407
Dufwan, Galeas	281
Edlund, C. G.	229
Ekblad, G. A. & Co.	391
Eksandh, Th.	108
Elben S/S	25
Esperance, Ångfartygs A/B	91
Fager, A. W.	267
Falken, S/S	335
Farrar, Groves & Co.	217
Finants- og Tolddepartementet	75
Forenede Dampskibs-Selskab, se under D.	
Forsikringen for danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug	395
Forslund, F.	289
Fredheim A/S	161
Gadus S/S	151
Geir S/S	267

	Side.
Georg Stage, Skoleskib	428
Glanwern A/S	173
Glitra S/S	177
Goldstück, Hainze & Co.	303, 348
Grane, Bark	165
Grøn, A. N. & Witzke	395
Gulowsen, A. A/S	225
Gustafsson, J. P.	301
Gyda S/S	389
Handelsdepartementet	104
Hansen, C. E.	145, 457
Hansen, C. K.	348, 467
Hecksher & Søn	211
Hessen, Ole	88
Hilma, Skonnert	458
Hjort, Ernst	458
Holm, G.	38
Holm & Wonsild	22
Holmblad, L. P. S/S	18
Holmen—Hellefos, A/S	423
Hude, v. d. E. W. & Søn	381
Ingrid, Skonnert	145, 457
Isachsen, Harald	389
Isbrytaren S/S	8
Jacobsen, A. & Co.	270
Jansens, Jan, Enke	135
Jansens, Lendeman, Enke	135
Jansen & Co.	31, 170, 350
Jensen, N. & Co.	22
John, Skonnert	377
Johnsen & Jespersen	317
Johnsen, K. M.	285
Josefa, Bark	289
Jönsson, G. A., Stadsfiskal	209
Kappe, Friedrich Wilhelm	369
Kepler S/S	441
Kommerskollegium	373
Kondrop, J.	135
Kopernikus S/S	350
Kopp & Clausen	211, 247
Krog-Fenger, J.	151
Kulkompagni, det danske, se under D.	
Kunst Heinrich	8
Kvalen S/S	267
Københavns Trælasthandel	277
La Gitana, Bark	157
Landergren, Adolf	209
Larsson, J. A.	231
Lefolli, J. R. B.	198
Ljunqvist, L.	441
London S/S	465
Lund, V.	80, 467
Lundquist, O.	273
Luossavaara Kiirunavaara A/B	88
Lyngaas, Jac. O. & Co.	100
Lütken Frigast & Co., J.	314
Læsø Vesteres Bjærgelav	131, 433
Mac Symons Stores Ltd.	417
Malmø Stenkolsbolag	110
Markussen, Nils	25
Medkilde, Andreas Olsen	337
Meier, D. S.	397
Melanie S/S	441
Merkur S/S	449
Mitchell, John	428
Mjølner S/S	350
Moe, Thv. M.	75
Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni A/S	453
Muncaster S/S	91
Møller, O.	145, 457
Mårten, Seilskib	314
Mårtensson, Stenkil	314
Naval S/S	110
Nexos S/S	273
Nilsen, Hans	25
Nilsen, Martin	25
Nilsen & Jørgensen	449
Nilsson, Aug.	253
Nitedals Tændstikfabrik	100
Norddeutsche Versicherungs G/S	173
Nordenfjeldske Dampskibsselskab, se under D.	
Norden S/S	253
Nässjö—Oskarshamn Ny Järnvägs A/B	91
Ocean, Sjöförsäkrings A/B	165
Odell, John & Co.	97
Olaus Olsons Rederi A/B	373
Olsens, Hans, Dykkerforretning	257
Pedersen, Peder Georg	353
Persson & Paulsson	377
Petersen, Elvine	45
Petersen & Jensen	381
Peterson, R. M.	25
Planet S/S	8
Politidirekteuren i Kjøbenhavn	143
Portland Cementfabriken Danmark A/S	157
Presto S/S	296
Protector, Skibsass.forening	435
Raftsund S/S	58
Reuter, Gustaf	151
Rosa S/S	153
Roughtvedt, A. O.	202
Rønne, W.	198
Saga S/S	262
Salamandra, Forsikringsselskab	435
Salvesen, Thomas	397
Schele, Th.	157
Schroeter & Co., C.	317
Sigyn S/S	270
Sjöassuranskompaniet A/B	385
Skagerlind, Edv. & Co. A/B	13
Sköldebrand & Elfverson	407
Sköldmön, Skonnert	231

	Side.
Sonne, Th. & Co.	185
Sophie S/S	413
Sparre, Edvard	345
Steam, Dampskibsselskab	317
Stockholms Stad	8
Stockholms Transport & Bogserings A/B	389
Stoffer, J.	79
Stålhammar, F.	391
Sunds Aktiebolag	296
Svenska Lloyd	253
Svitzer Em. Z.s Bjærgnings-Entreprise	31, 170
Söderman, J. A.	458
Sörviks nya Ångsågs A/B	465
Telegraph S/S	285
Therese Horn S/S	391
The Taylor & Sanderson Steam Shipping Co. ltd.	308
Thies, I.	285
Thor, Galease	395
Thorvaldsen S/S	135
Tren, Brig	202
Trio, Ångfartygs A/B	413
Troensegaard, P.	217
Trondhjem S/S	330
Uto, Skonnert	170
Vale, Bark	417
Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt G/S	277
Vega, Bark	458
Vesteraalske Dampskibsselskab	58
Vestfoldske Skibsassuranceforening	198
Vesterhavet, Dampskibsselskab	273
Victor S/S	337
Viken S/S	125
Vision, Lystkutter	225
Voldstad, Hans Nilsen	337
Waldemar, Skonnert	229
Western Monarch, Seilskib	285
Wickberg, C. G. & Söner	401
Willie, S/S	273
Winblad, C. A.	391
Windau S/S	485
Woodville S/S	467
Wulf & Rogdes Kulforretning A/S	449
Wålstedt & Co.	401
Zephyr, Bark	198
Zerssen & Co.	125
Zvirist, Alex	413
Ägir, Sjöförsäkrings A/B	202
Øresund, Sjöförsäkrings A/B	88
Ørkildshus S/S	22
Østlund, C. G. t. f. Stadsfiskal	229

Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere.

H.R.Adv., H.R.Sgfr., O.R.Sgfr., Sgfr., betyder henholdsvis Høiesteretsadvokat, Høiesteretssagfører, Overretssagfører, Sagfører.

Side.

Ameln, H., O.R.Sgfr. 173, 235, 257, 267
Asmussen, H.R.Sgfr. 22, 79, 135, 198, 273, 314, 389, 428, 457

Bagger, H.R.Sgfr. 143
Bauck, O.R.Sgfr. 75
Bing, O.R.Sgfr. 211, 247
Blichfeldt, H., H.R.Adv. 417
Blom, Gustav, H.R.Adv. 58, 165, 173, 262, 453
Blom H. J., — 161, 173, 177
Bredal, Johan, H.R.Adv. 25, 58, 202, 225, 423
Bull, O.R.Sgfr. 330
Busch, O.R.Sgfr. 303, 348, 428
Bülow, H.R.Sgfr. 80, 433

Christiansen, J., H.R.Adv. 193

Dahl, H. S., H.R.Adv. 88
Damm, A., O.R.Sgfr. 31, 157, 170, 277

Eckbo, Eivind, O.R.Sgfr. 177, 423

Feragen, H.R.Adv. 435
Flood, H.R.Adv. 202
Friele, O.R.Sgfr. 257

Halkier, H.R.Adv. 80, 131, 211, 217, 303, 348, 381, 428, 433, 467
Hauge, Harald, H.R.Adv. 449
Haxthow, Viktor, O.R.Sgfr. 435
Henriques. O.R.Sgfr. 317
Heyerdahl, Jens P., H.R.Adv. 337
Hofgaard, H.R.Adv. 100, 161

Side.
Ingstad, H.R.Adv. 100

Jacobsen, C. M., O.R Sgfr. 88
Jacobsen, Th. E., H.R.Adv. 270
Jensen, P. G. C., H.R.Sgfr. 22, 79
Johanssen, Kristen, H.R.Adv. 397
Johnsen, O.R.Sgfr. 145
Jordan, Keyser, H.R.Adv. 353
Joys, E., O.R.Sgfr. 267

Klingenberg, Odd, H.R.Adv. 330
Kondrup, I., O.R.Sgfr. 31, 135, 170, 350

Levysohn, O.R.Sgfr. 45
Liebe, H.R Sgfr. 217, 389
Lundh, Carl, H.R.Adv. 1, 165, 193

Mee, Falk, O.R.Sgfr. 125, 397
Møller, H.R.Sgfr. 143

Nicolaysen, W., H.R.Adv. 225
Nørregaard, H.R.Adv. 262

Olivarius, Chr. Fr. 314

Pettersen, Friis, O.R.Sgfr. 88

Rasch, H.R.Adv. 104
Regjeringsadvokaten 75, 104
Rynning, L., H.R.Adv. 449

Schiander, Arndt, H.R.Adv. 1, 25, 270
Schmidt, H., O.R.Sgfr. 467
Simonsen, O.R.Sgfr. 45, 131, 247, 350
Smitt, Sig., O.R.Adv. 125
Stein, O.R.Sgfr. 317
Steinthal, O.R.Sgfr. 395

Thamsen, O.R.Sgfr. 198

Welding, O.R Sgfr. 157
Werner, O.R Sgfr. 273, 381
Wiese, Ludvig, O.R.Sgfr. 337
Wiig, H.R.Adv. 235
Willumsen, H.R.Adv. 353
Winther, Carl, H.R.Sgfr. 277, 457
Winther, Chr., O.R.Sgfr. 395

Fortegnelse over Domstolene.

		Side.
Bergens Sjøret	2/6 05.....	235
Do.	18/7 05.....	257
Do.	26/7 05.....	267
Christiania Sjøret	16/1 05.....	1
Do.	18/2 05.....	75
Do.	27/2 05.....	88
Do.	27/3 05.....	100
Do.	3/4 05.....	125
Do.	10/4 05.....	104
Do.	15/5 05.....	165
Do.	15/5 05.....	173
Do.	5/6 05.....	202
Do.	17/7 05.....	225
Do.	31/7 05.....	270
Do.	20/11 05.....	397
Danmarks Høiesteret	2/2 05.....	79
Do.	14/3 05.....	80
Do.	27/4 05.....	143
Do.	30/11 05.....	433
Do.	22/12 05.....	457
Kjøbenhavn, Landsoverretten i	2/10 05.....	381
Do. Sø- og Handelsret	11/1 05.....	22
Do.	11/1 05.....	45
Do.	25/1 05.....	31
Do.	5/4 05.....	131
Do.	7/4 05.....	135
Do.	10/5 05.....	170
Do.	17/5 05.....	157
Do.	24/5 05.....	211
Do.	24/5 05.....	217
Do.	31/5 05.....	247
Do.	31/5 05.....	198
Do.	31/5 05.....	273
Do.	31/5 05.....	277
Do.	21/6 05.....	301
Do.	12/7 05.....	303
Do.	15/7 05.....	314
Do.	19/7 05.....	317

		Side.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret	11/10 05.....	348
Do.	11/10 05.....	350
Do.	1/11 05.....	389
Do.	8/11 05.....	395
Do.	1/12 05.....	428
Do.	30/12 05.....	467
Norges Høiesteret	21/1 05.....	25
Do.	11/2 05.....	58
Do.	28/4 05.....	177
Do.	2/5 05.....	161
Do.	23/7 05.....	262
Do.	9/9 05.....	417
Do.	30/9 05.....	337
Do.	7/10 05.....	353
Do.	17/11 05.....	423
Do.	24/11 05.....	449
Do.	15/12 05.....	435
Do.	16/12 05.....	453
Sveriges Høiesteret	23/12 04.....	8
Do.	30/12 04.....	13
Do.	9/1 05.....	38
Do.	17/3 05.....	91
Do.	17/3 05.....	108
Do.	27/3 05.....	97
Do.	27/3 05.....	110
Do.	11/4 05.....	151
Do.	14/4 05.....	229
Do.	26/4 05.....	209
Do.	2/5 05.....	231
Do.	2/5 05.....	241
Do.	24/5 05.....	253
Do.	24/5 05.....	289
Do.	25/5 05.....	296
Do.	2/6 05.....	285
Do.	8/9 05.....	345
Do.	31/10 05.....	367
Do.	23/10 05.....	369
Do.	23/10 05.....	373

		Side.
Sveriges Høiesteret	$^{23}/_{10}$ 05.....	385
Do.	$^{27}/_{10}$ 05.....	401
Do.	$^{31}/_{10}$ 05.....	377
Do.	$^{10}/_{11}$ 05.....	391
Do.	$^{16}/_{11}$ 05.....	407
Do.	$^{4}/_{12}$ 05.....	413
Do.	$^{13}/_{12}$ 05....g	441
Sveriges Høiesteret	$^{16}/_{12}$ 05.....	458
Do.	$^{18}/_{12}$ 05.....	465
Trondhjems Sjøret	$^{13}/_{5}$ 05.....	330
Tønsberg Sjøret	$^{13}/_{5}$ 05.....	193
Viborg, Landsoverretten i	$^{10}/_{4}$ 05.....	145

Fortegnelse over de i Dommene etc. citerede Paragrafer i Sjøloven m. m.

	Side[1]).
Dansk Lov om Forhyringsagenter af $^{12}/_{4}$ 1892 § 1.	143
Dansk Jernbaneerstatningslov af $^{26}/_{3}$ 1898 § 1	135
Dansk Lodslov af $^{13}/_{3}$ 1903. . .	301
Dansk Straffelov § 198 og § 302	135, 135, 428
Norsk Forældelseslov af $^{27}/_{7}$ 1896 § 12.	88
Norsk Havnelov § 23 og § 36 .	58
Norsk Konkurslov § 20	125
Norsk Lodslov af $^{26}/_{5}$ 1899 § 15 og § 27 No. 10.	25
Norsk Sjøforsikringsplan	
§ 43,1	161
§ 44 . 17, 33, 49,	81
§ 48 . . . . 33.	193
§ 49	193
§ 73	202
§ 75	177
§ 77,2	161
§ 85	202
§ 86	202
§ 103.	177
Norsk Sportellov § 167	75
Norsk Straffelov § 387	113
7—5	337
26—6	337
Norsk Strandingslov § 5	337

	Side.
Sjøloven: § 7. . . 17, 33, 49, 81,	453
§ 8 17, 33. 49, 81. 135. 253,	322
§ 11	367
§ 26	262
§ 33	58
§ 41 104,	173
§ 43	145
§ 48	453
§ 49	453
§ 57	173
§ 59	262
§ 63	113
§ 90	373
§ 91 45,	113
§ 98 . . . . 45, 104,	373
§ 108. 45,	143
§ 111. . 1, 198, 270,	458
§ 114.	407
§ 116	79
§ 117.	173
§ 118.	407
§ 119	97
§ 120.	407
§ 126. 1,	305
§ 128.	305
§ 135.	407
§ 136. . . . .79. 80,	423
§ 137.	407
§ 142. 13, 247, 321, 337,	353

[1]) Som Sidetal er opgivet den første Side af den Dom eller Afhandling, hvori den paagjældende Paragraf er citeret.

Side.

Sjøloven: § 144. . . . . 151, 407
§ 146. 13
§ 147. 13
§ 151. . . . 49, 81, 305
§ 152. 305
§ 153 423
§ 154. . . . . 151, 157
§ 155. . . . . 157, 217
§ 156. . . . . 75, 157
§ 157. 157
§ 158. 157
§ 188. 38
§ 190. 165
§ 210. 81
§ 220. . . . 33, 113, 135
§ 221. . . . 8, 113, 441
§ 222. 33
§ 223. 113
§ 224. . . . . 25, 113
§ 225. 413
§ 226. 413
§ 227. . . 113, 170, 350
§ 249,2 177
§ 268. . 17, 25, 125, 225
296, 353, 449, 453

Side.

Sjøloven: § 270. . . . 353, 417, 449
§ 272. . . . . 17, 33, 49
§ 274. 353
§ 275. . . . . 125, 225
§ 276. 217
§ 277. 217
§ 281. 33
§ 283. 88
§ 284. 449
§ 293. . . . . 135, 428
§ 302. 135
§ 306. 135
§ 311. 428

Sjøveisreglerne: § 20 . . . 145, 428
§ 21 . . . 145, 428
§ 27 428
§ 34 58

Svensk Lodslov § 1. 209
§ 3. . . . 209, 229

Svensk Sjöförsäkringsplan: § 88 38
§ 91 38

Tullstadgan (svensk):
§§ 11, 15, 16, 53, 59, 164 . 108
§ 33 345

Trykfeil.

Side 7 Linie 4 f. o. staar „Oplysning“, læs: „Opfatning“.
Side 79 Linie 3 f. n. staar „anden“, læs: „saadan“.
Side 125 Linie 7 f. n. staar § 368₄“, læs: „§ 268₄“.
Side 270 Linie 1 f. o. staar „31 Juni“, læs: 31 Juli“.